

CUERPO DE INGENIEROS DEL EJERCITO
DE LOS ESTADOS UNIDOS

REUNION PUBLICA DEL PROCESO
DE AMBITO PARA EL BORRADOR
DE LA DIA DEL PUERTO DE
TRANSBORDO DE LAS AMERICAS

FECHA : 1 de noviembre de 2001
HORA : 6:45 p.m.
CLIENTE : AUTORIDAD PARA EL FINANCIAMIENTO
DE LA INFRAESTRUCTURA
DIRECCION : Capital Center, Oficina 1606
Avenida Arterial Hostos #235
Hato Rey, Puerto Rico
CELEBRADA EN : Ponce Holiday Inn
Ponce, Puerto Rico

MESA PRESIDENCIAL:

Lcdo. Héctor Jiménez Juarbe - Gerente de Proyecto
Sr. Edwin Muñiz - Jefe de la Oficina de
Permisos de las Antillas
Tnte. Col. Dennis Gassert - Ingeniero del Distrito
de las Antillas
Sra. Elsa Jiménez - Oficial de Asuntos Públicos
Ing. Ferdinand Quiñones - Consultor

TAQUIGRAFO DE RECORD:

Sr. Félix López Rivera

TECNICO DE SONIDO:

Sr. Robert Rivera García

Los procedimientos se desarrollaron según surgen de la siguiente transcripción.

SRA. ELSA JIMENEZ:

Buenas noches. Estamos listos para comenzar. Favor de tomar asiento. Buenas noches, damas y caballeros. Damos por comenzada esta reunión. Hay asientos acá al frente si alguien quiere.

Buenas noches. Soy Elsa Jiménez, Oficial de Asuntos Públicos del Cuerpo de Ingenieros para las Antillas. Para comenzar quiero presentarle a las personas que se encuentran aquí del Cuerpo de Ingenieros y del proponente del proyecto. Algunos de ellos habrán de dirigirse a ustedes en esta noche para explicarles el proceso del trámite y del proyecto.

Del Cuerpo de Ingenieros tenemos al Teniente Coronel Dennis Gassert, Ingeniero de Distrito para las Antillas del Cuerpo de Ingenieros. El señor Edwin Muñiz, a la extrema derecha de la mesa, Jefe de la Oficina de Permisos de las Antillas.

También nos acompañan tres funcionarios de la Oficina de Permiso, el señor José Rosario, Nelson Colón y Angela Muñoz. Tenemos otros compañeros del Cuerpo de Ingenieros, Emilio Colón, Pablo Vázquez y John Conway de nuestra oficina de San Juan y de Ponce.

De parte del proponente tenemos al ingeniero Ramón

Amador, Director de AFI; al licenciado Héctor Jiménez Juarbe en el centro de la mesa, quien va a hacer la presentación del proponente y al doctor Ferdinand Quiñones.

Primero que nada, ¿por qué celebramos esta reunión? Esta reunión es una oportunidad para darle a la comunidad para expresarse sobre este proyecto y sobre todo, el proceso de revisión ambiental.

El Cuerpo de Ingenieros quiere venir a la comunidad cercana al área adonde se habrá de desarrollar el proyecto y para que conozcan el proceso y preparación de la Declaración de Impacto Ambiental federal.

¿Qué procedimiento vamos a seguir esta noche? Primero que nada, la presentación de parte del Cuerpo de Ingenieros, luego la presentación del proponente sobre el proyecto y vamos a abrirlo a comentarios del público y las personas que nos han expresado que quieren hacer declaraciones.

Al llegar ustedes llenaron el récord de asistencia. En ese nos indicaron los que querían hacer declaraciones.

Otros nos indicaron quizás y le daremos la oportunidad. Y después abriremos la sesión para cualquier otra observación o pregunta.

Es importante que sepan que la reunión está siendo grabada. Así que deben acudir a los micrófonos, dar su nombre y hablar claro para que podamos transcribir

correctamente su señalamiento. Para iniciar el saludo les voy a dejar con el Teniente Coronel Dennis Gassert, nuestro ingeniero para las Antillas del Cuerpo de Ingenieros.

TNTE. COL. DENNIS GASSERT:

Buenas noches. "I departed Charleston, South Carolina this morning at 7:00 a.m. and I can't control the airlines. So, that was I am late starting tonight. I'm apologize for that".

Damas y caballeros, bienvenidos a la reunión pública del Cuerpo de Ingenieros del Ejército sobre el propuesto Centro de Transbordo de Las Américas.

La reunión es parte del proceso de definición de ámbito de la Declaración de Impacto Ambiental federal, la DIA. Requerimos esta DIA para poder tramitar la solicitud de permiso federal del proyecto propuesto.

Nuestro propósito en esta reunión es informarles sobre el proyecto que solicita permiso y brindarles la oportunidad de expresar sus preocupaciones sobre el proyecto.

Para facilitar la participación de ustedes estamos llevando a cabo la reunión en español. Aunque no hablo español con fluidez, entiendo un poco y lo estoy estudiando como segundo idioma. También, si no entiendo algo, mi "staff" me lo traducirá.

Antes de dejarle con Edwin Muñiz, permítanme les explique algunos puntos importantes sobre el proceso del Cuerpo de Ingenieros cuando hay solicitudes de permiso para este tipo de proyecto.

Primero. El Cuerpo de Ingenieros ni endosa ni se opone a proyecto alguno. La directriz que tenemos del Congreso de los Estados Unidos es de evaluar cuidadosamente los proyectos y actuar como un mediador honesto.

Segundo. El Cuerpo de Ingenieros no selecciona una alternativa específica para el proyecto. Es el Gobierno de Puerto Rico quien selecciona la alternativa que prefiere desarrollar.

Tercero. El Cuerpo de Ingenieros sólo lleva a cabo este tipo de reunión para los proyectos grandes o de gran impacto que solicitan permiso.

En este momento me acuerdo de haber participado en reuniones similares a ésta cuando era un joven capitán y trabajaba en el Distrito de Louisville del Cuerpo de Ingenieros.

Reuniones como ésta, para escuchar el sentir de la comunidad, se celebran en todos los distritos del Cuerpo de Ingenieros en Estados Unidos, Alaska, Hawaii y las Islas Vírgenes. Nosotros habremos de continuar la práctica de celebrar las mismas en el futuro. Gracias por su atención. En este momento los dejo con Edwin Muñiz.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Buenas noches a todos. Mi nombre es Edwin Muñiz. Yo dirijo la Oficina de Permisos del Cuerpo de Ingenieros para Puerto Rico e Islas Vírgenes. En estos momentos quisiera coger unos minutos para explicarle a ustedes el proceso que se está siguiendo por el cuerpo de ingenieros para este proyecto.

Es posible que algunos de ustedes hayan participado en este tipo de proceso, puede que algunos no y, por lo tanto, queremos coger esta oportunidad para explicarlo.

Estaré hablando del proceso de revisión ambiental, el proceso de "scoping", las funciones de las agencias. Después de eso yo paro y el señor Héctor Jiménez Juarbe hará una presentación del proyecto propuesto y el propósito del proyecto y entonces yo vuelvo y cojo... continuó y hablaré de las alternativas y los "issues" y/o preocupaciones y después entraremos en el proceso para darle la oportunidad a ustedes para presentar.

En el proceso de una DIA federal o revisión ambiental donde se requiere una Declaración de Impacto federal, el impacto ambiental a nivel federal, el proceso general está descrito en esta... en esta gráfica. Se empieza una vez que hay una notificación de un proyecto.

En el caso de nosotros, que va a requerir un permiso del Cuerpo de Ingenieros basado en la Sección 10 de la Ley

de Ríos y Puertos y la Sección 404 de la Ley de Aguas Limpias federal y se determina que el proyecto necesita una DIA federal, el próximo paso es la notificación de la intención de preparar una DIA... un borrador para una DIA federal. Y eso se anuncia en el Registro Federal. Ya esa notificación se hizo. Ahí es donde está la estrella. Ya ese paso se completó.

El próximo paso es el proceso de ámbito. Entiendo que aquí localmente se le dice ámbito. A nivel federal se le dice "scoping". Y ahí es donde estamos en estos momentos. Una vez que concluya el proceso de "scoping" entonces se prepara un borrador de la Declaración de Impacto Ambiental. Una vez que ese borrador esté listo para ser sometido al público para revisión se preparará otro... otro anuncio en el Registro Federal para notificarle al público interesado de que ya está disponible para la revisión.

Después de eso o inmediatamente después de eso puede que hayan vistas públicas o reuniones públicas y eventualmente se preparará una DIA final. Una vez que haya una DIA final completa otra vez se notifica en el Registro Federal y después que llegamos... que se complete la DIA federal es que vamos al próximo paso, que es el paso de toma de decisiones.

Próximo. Este "chart" tiene básicamente lo mismo que

le he dicho, por fechas. La notificación en el Federal Register se publicó el 28 de agosto de 2001. Inmediatamente después salieron unos avisos públicos en el cual se notificaba del proyecto y se pidieron comentarios a las partes interesadas en una reunión interagencial de "scoping" que se llevó a cabo el 3 de octubre. Y hoy estamos llevando a cabo una reunión pública de "scoping".

El próximo paso será la preparación del borrador de la DIA.

Próximo "slide". El propósito de "scoping" es determinar el ámbito o alcance o definir la Declaración de Impacto Ambiental. Las alternativas que deban de ser estudiadas en detalle y cuáles son las preocupaciones, los "issues" que deben ser contestados o discutidos en ese borrador.

Próximo. En el proceso de "scoping" se identifican las agencias federales, estatales y locales y el público afectado y partes interesadas con el proyecto que se está proponiendo. Se determinan las alternativas que se van a evaluar en detalle en la DIA, se determinan los "issues" que van a ser evaluados en detalle, se determinan qué estudios son necesarios y se establecen los procedimientos que se llevarán a cabo.

Próximo. En el paso a determinar qué agencias participen en este proceso, el Cuerpo de Ingenieros es la

agencia líder debido a que el proyecto va a requerir un permiso del Cuerpo de Ingenieros como lo había mencionado.

Además del Cuerpo de Ingenieros hay otras agencias federales y estatales, las cuales nombraré.

A nivel federal está la EPA, Environmental Protection Agency, el United States Fish and Wildlife, Pesca y Vida Silvestre en español, National Marine Fishery Service y el Coast Guard. Esas son las cuatro agencias federales que nosotros hemos identificado hasta ahora. Puede que se identifiquen otras en el futuro.

A nivel estatal, la Junta de Planificación, la Junta de Calidad Ambiental, Recursos Naturales y la Oficina de Preservación Histórica Estatal, a la cual nosotros nos referimos como el SHPO, y otras agencias que se determinen a través del proceso.

Próximo. De las agencias federales estaremos coordinando con Fish and Wildlife bajo lo que se conoce como el Fish and Wildlife Coordination Act. Una ley federal que nos requiere al Cuerpo de Ingenieros coordinar con el Fish and Wildlife Service y también estaremos entrando en consulta bajo la Sección 7 de la Ley de Protección de Especies en Peligro de Extinción, Endangered Species Act.

Con el National Marine Fishery Service, igualmente estaremos entrando en consulta sobre Sección 7 del Endangered Species Act. Estaremos consultando con ellos

sobre el Essential Fish Habitat y el Fish and Wildlife Coordination Act.

Próximo. Con la EPA, el proceso de coordinación es el proceso de NEPA, que es la preparación de una DIA. Cumplimiento con las Guías 404B1 de la Ley de Aguas Limpias, "ocean dumping", que es disponer de material dragado en el mar, si es necesario, y Brownfields. En el Coast Guard, la navegación y la seguridad de la navegación.

Próximo. A nivel estatal tenemos a la Junta de Planificación. Ellos son responsables de manejar el Plan de Manejo de Zona Costanera de Puerto Rico que comúnmente conocemos como CZM. Que es una parte integral del proceso federal y ellos son responsables por la parte de zonificación en algunos casos.

La Junta de Calidad Ambiental son responsables de emitir los certificados de calidad de agua que son necesarios según lo establecido en la Ley de Aguas Limpias federal y cumplimiento con la Ley 9, Artículo 4C, que es el equivalente a NEPA a nivel estatal.

Próximo. Con Recursos Naturales también estaremos coordinando sobre el uso de los recursos naturales, terrenos sumergidos, pesca y vida silvestre.

Con el Puerto Rico SHPO para discutir cualquiera "issues" que hayan sobre aspectos culturales o recursos culturales y arquitectónicos. Y cualquier otra agencia a

nivel estatal o federal que sea identificada a través del proceso.

Próximo. En estos momentos, el licenciado Héctor Jiménez Juarbe les hará una presentación sobre el proyecto propuesto y el propósito de éste. Gracias.

LCDO. HÉCTOR JIMÉNEZ JUARBE:

Muy buenas noches. Antes de comenzar la presentación, pues me gustaría hacer reconocimiento del otro Ramón del grupo que está con nosotros, Ramón Torres, co-gerente del proyecto y que nos acompaña aquí.

Quisiera también darle la bienvenida y agradecer la presencia de representantes del Alcalde Rafael Cordero Santiago, Walter Torres y Alfredo Arlequín de Ponce, Peñuelas y Guayanilla, respectivamente.

También reconozco al licenciado Candelario que nos ha acompañado en todo este proceso y en toda esta jornada hasta ahora y que representa al Representante Antonio Silva. A todos ustedes, pues muchísimas gracias.

A los que han venido gracias más grandes todavía, puesto que la colaboración de ustedes, las sugerencias, son bien importantes para este proyecto. Que queremos hacer uno que sea de todo el pueblo de Puerto Rico y donde haya la colaboración precisamente de todos ustedes, la sociedad civil. Así es que no saben cuán importante es su presencia aquí en esta noche.

Como indicara el ingeniero Edwin Muñiz, soy el gerente del proyecto con la misión de coordinar los esfuerzos de todas las partes envueltas para acelerar el desarrollo de este proyecto.

Nuestro interés en colaborar en la organización de esta reunión es precisamente promover la participación de ustedes y escuchar sus sugerencias sobre el proyecto y la Declaración de Impacto Ambiental que se está preparando conjuntamente con el Cuerpo de Ingenieros.

Mi intervención se limitará a presentarles los elementos principales del proyecto. Queremos que ustedes entiendan en forma clara qué es lo que proponemos desarrollar. De modo, que puedan proveer sugerencias para mejorar el proyecto y elementos que en su opinión deban considerarse en el análisis ambiental.

El formato de esta reunión no tiene como objetivo contestar preguntas, según ya se les adelantó, sino escucharlos, escuchar a ustedes. El insumo que provean será de gran valor para asegurarnos que el documento ambiental que elaboramos cumpla a cabalidad con los requisitos locales y federales.

Eventualmente, tanto el Cuerpo de Ingenieros, como otras agencias locales celebrarán vistas públicas sobre los documentos ambientales, donde contestaremos sus preguntas.

Ahora bien, ¿qué es verdaderamente el Puerto de Las Américas y por qué se propone su construcción en Puerto Rico? Un Puerto de Transbordo provee facilidades para descargar y cargar furgones desde un barco que arriba para luego cargarla en otro barco que parte hacia otro destino.

Por años, los furgones se han transportado en buques con capacidad de hasta 2,000 furgones en viajes transoceánicos por rutas preestablecidas y cruzando los canales internacionales tales como el de Panamá.

Los adelantos tecnológicos permiten hoy en día la construcción de megabarcos en exceso de 1,000 pies de longitud, capaces de acarrear hasta 8,000 furgones en comparación con los barcos normales que vemos actualmente.

En un par de años quizás comenzarán a navegar megabarcos con capacidad de hasta 12,000 furgones.

Los nuevos megabarcos por su gran tamaño no pueden usar el Canal de Panamá. Por eso, es que están limitados y se le ha puesto como nombre buques Post-Panamax. En comparación con los barcos normales que pueden cruzar el Canal de Panamá y que conocemos como barcos Panamax.

Los barcos Post-Panamax requieren bahías y atracaderos anchos de gran profundidad con calados de 45 pies hasta 55 pies por lo menos, limitando el número de puertos en los que pueden atracar con seguridad.

Para finales del año en curso se estima que el 70 por

ciento del tráfico mundial de furgones se realizará en barcos Post-Panamax alcanzando el 90 por ciento en cinco años. Esto se debe a la competencia intensa con los mercados mundiales por las empresas navieras y la eficacia de los megabarcos que minimizan el costo de la materia prima, productos intermedios y productos finales que se transportan internacional.

El uso de los megabarcos es económico y representa una gran ventaja a los países que tienen facilidades que permitan su anclaje.

Debido a la combinación de estas condiciones económicas internacionales y regionales, surge la oportunidad para Puerto Rico, para nuestra Isla, de desarrollar un puerto de hondo calado que a su vez promueva el desarrollo socioeconómico de la Isla. De manera, que es un puerto, pero a la misma vez van a haber otras actividades que van a promover desarrollo económico, crear empleos y buscar el bienestar que todos queremos para el país.

Según los estudios de varios consultores internacionales contratados por el Estado Libre Asociado es económicamente viable desarrollar un Puerto de Transbordo en Puerto Rico. Aún cuando no existieran oportunidades comerciales externas, el desarrollo del Puerto de Las Américas es absolutamente necesario para el bienestar de Puerto Rico.

Los furgones transportados de Asia, Europa y otros países lejanos a Puerto Rico tienen que ser transbordados en puertos ajenos debido a que no contamos con un puerto de hondo calado que pueda ofrecer esa oportunidad y que haga viable ese tipo de transacción.

Esto resulta en un costo adicional a la economía de la Isla que se estima entre 350 a 750 millones de dólares anuales.

Pero, ¿en qué consiste el Puerto de Las Américas? ¿De qué se trata? ¿De qué estamos hablando? El desarrollo del Puerto de Las Américas incluirá una de tres alternativas bajo consideración en este momento por la Junta de Gobierno del proyecto. Los elementos de cada una de las tres alternativas se resumen en la siguiente gráfica o tabla.

La alternativa número 1 consiste en el desarrollo inmediato de puertos de hondo calado en Guayanilla y Ponce para manejar barcos tipo Post-Panamax.

La misma incluye los siguientes elementos en Guayanilla. La construcción de un muelle de 6,000 pies con facilidades de apoyo. La reclamación mediante relleno de aproximadamente 110 cuerdas de terrenos sumergidos en un área llana adyacente a la Punta Gotay. El desarrollo de actividades de valor añadido como parte de la parcela de 480 cuerdas propiedad de Union Carbide adyacente a

Punta Guayanilla. Rellenar aproximadamente 10 acres de humedales en Guayanilla para el acceso y otras obras de infraestructura necesarias en Ponce.

Esta alternativa número 1 incluye lo siguiente: la expansión del muelle número 8 en el Puerto de Ponce a un largo de 3,000 pies, el dragado inmediato del canal de navegación y los atracaderos del Puerto de Ponce a un mínimo de 45 pies de profundidad, la disposición del material dragado de la Bahía de Ponce a un lugar en el océano designado por la Agencia de Protección Ambiental o en terrenos elevados para uso beneficioso, el desarrollo de 90 acres de terreno adyacentes al Puerto de Ponce para actividades de valor añadido.

La alternativa número 2 es similar a la número 1. Con el objetivo de desarrollar puertos de hondo calado tanto en Guayanilla, como Ponce, excepto que el dragado del Puerto de Ponce se llevaría a cabo posteriormente quizás en unos cinco a siete años.

De prevalecer esta alternativa el Puerto de Guayanilla manejaría los megabarcos Post-Panamax, mientras que el Puerto de Ponce continuaría manejando los barcos Panamax de menor tamaño hasta su dragado eventual.

La alternativa número 3 consiste en el desarrollo inmediato de un puerto de hondo calado en Guayanilla con la capacidad para manejar barcos Post-Panamax y la

rehabilitación inmediata del Puerto de Ponce para manejar barcos Panamax. En Guayanilla y Peñuelas se mantiene el ámbito de servicio de la alternativa número 1, pero no se considera el dragado del canal de navegación de Ponce.

El desarrollo del Puerto de Las Américas como anteriormente descrito y propuesto requiere la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental para cumplir tanto con los requisitos de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, Ley Número 9, así como la Ley de Política Pública Ambiental Federal, conocida por NEPA.

Esto es así, debido a que se utilizarán principalmente aguas costaneras bajo la jurisdicción del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

Parte de nuestra estrategia para acelerar la aprobación de proyectos ha sido coordinar de cerca con el Cuerpo de Ingenieros y proveerles asistencia en el proceso preparando un borrador de trabajo de la Declaración de Impacto Ambiental preliminar para su revisión y eventual adopción.

Preparamos una Declaración de Impacto Ambiental preliminar que cumpla tanto con los requisitos del Cuerpo de Ingenieros, así como con los de la Junta de Calidad Ambiental, quien administra la Ley Número 9, la cual requiere la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental preliminar y final para proyectos que puedan

tener un impacto ambiental significativo en Puerto Rico o sus aguas territoriales.

En las próximas semanas se radicará ante el Cuerpo de Ingenieros y la Junta de Calidad el borrador de esta Declaración de Impacto Ambiental preliminar.

Nuestro objetivo en ésta y otras reuniones que llevaremos a cabo como parte del proyecto, incluyen fomentar la participación de grupos externos y de las comunidades de Guayanilla, Peñuelas y Ponce cercanas al proyecto. De modo, que podamos, como dijimos anteriormente y recalcamos, recibir su insumo.

Hemos creado un comité de ciudadanos con el cual compartiremos el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental preliminar para recibir su insumo previo a su evaluación final. Paralelamente, nos proponemos iniciar una serie de reuniones comunitarias en Ponce, Peñuelas y Guayanilla, de modo que los ciudadanos en cada barrio o sector cercano a los puertos entienda en qué consiste el proyecto, sus ventajas, desventajas y poder escuchar sus opiniones de cómo lograr un mejor proyecto.

Quiero concluir esta presentación aclarando que nuestra estrategia ambiental para el desarrollo del Puerto de Las Américas es afín con la política pública de nuestra Gobernadora de desarrollar los proyectos en forma acelerada, pero cumpliendo a cabalidad con las leyes y

reglamentos vigentes.

El Puerto de Las Américas es fundamental para el desarrollo futuro de nuestra economía y la creación de empleos no solamente en la zona sur, sino en toda la Isla.

Necesitamos aunar los esfuerzos de todos los sectores públicos y privados para lograr la aprobación de este proyecto en el menor tiempo posible.

Nuestro compromiso es el de desarrollar un proyecto que sea exitoso comercialmente y que tenga un impacto ambiental mínimo. Preferiblemente, previniendo los impactos más significativos, minimizando al máximo los que sean inevitables y mitigando los que ocurran.

Agradezco su atención y una vez más los exhorto a participar en esta reunión y a la misma vez volver a reiterarles nuestro agradecimiento por su colaboración y por ese respaldo que esperamos que tenga este proyecto sin menoscabo de que ustedes den sus opiniones, nos den su insumo y nos den sus sugerencias. Muchísimas gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Don Héctor, muchas gracias por su presentación. Yo veo varios compañeros que están en la parte de atrás parados. La noche va a ser larga. En aquella esquina hay sillas y creo que por acá hay sillas. A lo mejor podemos poner más sillas en esa área. Necesitamos que se sientan cómodos, porque vamos a estar aquí unas cuantas horas.

Antes de continuar con esto y recalcando lo que mencionó el Coronel Gassert, el Cuerpo de Ingenieros está actuando como agencia reguladora federal y no tiene... no endosa ni se opone a proyectos, sino que es neutral en este proceso de revisión, de preparación de Declaración de Impacto Ambiental, y una vez que haya una DIA federal completada entonces entramos en el proceso de toma de decisiones.

Una vez que fuimos notificados de este proyecto, de la intención y del proyecto... de la intención de proseguir con el proyecto del Puerto de Las Américas, analizamos las alternativas para la construcción de un proyecto de esta magnitud. Siempre está la alternativa de no acción que es no tener un puerto, no construirlo o que se deniegue un permiso en el futuro.

También se consideraron alternativas geográficas que habían sido previamente identificadas en una evaluación preliminar hecha por el Cuerpo de Ingenieros a petición del Gobierno de Puerto Rico en el 1999. En ese mismo momento se habían identificado o estudiado preliminarmente varias alternativas a través de Puerto Rico.

También discutimos las alternativas que había presentado el Gobierno de Puerto Rico. Que fue las que mencionó el licenciado. La alternativa 1, que es el desarrollo inmediato del Puerto de Transbordo de hondo

calado en Guayanilla y Ponce. La alternativa 2 y la 3, que ya él le explicó las variantes.

Próximo "slide". Y durante el "scoping", pues consideraremos cualquier otra alternativa que sea identificada.

Próximo. En el proceso de "scoping" desde que empezamos hasta el día de hoy, hemos determinado que hasta ahora estas son las alternativas que se evaluarían en detalle en la Declaración de Impacto Ambiental. La alternativa de no acción, Guayanilla por sí solo, el desarrollo de un puerto en Guayanilla, el desarrollo de un puerto en Ponce y una combinación en Guayanilla y Ponce, que sería definida por el Gobierno de Puerto Rico. Y como siempre, otra que sea identificada durante el proceso.

Próximo. Hemos recibido varios comentarios por escrito. Tuvimos una reunión con agencias federales y estatales, más nuestra propia revisión interna y hemos identificado sobre 100 diferentes "issues" o preocupaciones que deben de ser discutidas en la DIA. No las vamos a discutir aquí todas hoy. Pero esto es un resumen más o menos de... de... de qué estamos hablando, sino que esas 100 a lo mejor las podemos agrupar posiblemente en estas categorías.

Recursos ambientales que podrían ser afectados son humedales, salitrales, corales, yerbas marinas, áreas de alto valor ecológico, se han mencionado Cayo Mata, Punta

Veraco, impactos secundarios e indirectos de los proyectos propuesto, el proyecto en su totalidad.

Próximo. Infraestructura necesaria o que sería impactada, calidad de agua, calidad de aire, contaminación, áreas de anclaje, sedimentación de las aguas, erosión de las playas, justicia ambiental.

Próximo. Navegación, seguridad... seguridad de la actividad, seguridad de la navegación, impacto... impactos potenciales del dragado, tráfico, ambos, terrestre y marino, recursos culturales, especies en peligro de extinción, beneficios económicos de los proyectos propuestos, un puerto versus dos puertos.

Próximo. Las implicaciones sociales y económicas, circulación del agua, inundaciones, disposición... disposición del material de dragado, desarrollos indirectos como resultado del establecimiento del Puerto de Transbordo, mitigación para compensar por los impactos, impactos en áreas urbanas, impactos a zona costera, áreas esenciales para la pesca, necesidad de rellenar cuerpos de agua para construir el proyecto, impactos ambientales de la operación del puerto, fuentes de material para poder rellenar y construir parte del proyecto, calidad del material del dragado para hacer "ocean disposal" y compatibilidad de la zonificación existente.

Esto básicamente son unas categorías que yo anoche me

senté y leí los ciento y pico de comentarios que hemos... que se han identificado y traté... traté de establecer esas categorías. Puede que no esté todo incluido ahí, pero eso es para darle una idea a ustedes del proceso en el que estamos aquí, "scoping", identificar las alternativas y qué se debe analizar, discutir, detallar, contestar en esa Declaración de Impacto Ambiental.

Antes de empezar tuve la oportunidad de compartir con algunos de ustedes y tuve la sensación de que... que a lo mejor esto era como una competencia entre dos lugares. Nosotros no lo vemos así. Nosotros estamos en este proceso identificando las alternativas, todas las que sean, las que vamos a estudiar en detalle y los impactos y los "issues" que deben de ser incluidos en esa DIA.

Próximo. El propósito de esta reunión de hoy como parte del proceso de "scoping" es darle la oportunidad a ustedes de proveernos comentarios y nosotros sentarnos y escucharlos. Los vamos a grabar y de esto se levanta una transcripción y lo leemos y establecemos los "issues" que se traen aquí esta noche y los vamos a incluir a los que ya hemos identificado para entonces determinar cuáles son más importantes y qué es lo que debemos de analizar en esa DIA. ¿Okay? Y eso es lo que le vamos a pedir a ustedes hoy aquí, comentarios relacionados con las alternativas y los "issues" o asuntos que deben ser considerados en la DIA.

Hemos identificado aproximadamente 14 ó 15 personas que se han... que han indicado que quieren someter comentarios y vamos a empezar con esos en unos minutitos. El propósito o el "goal" de nosotros es darle la oportunidad de hablar a todos los que quieran hablar y expresar sus comentarios.

Nosotros establecimos un límite de 5 minutos por presentación. La idea es, otra vez, darle oportunidad a todos los que se quieran presentar. Entiendo que en algunos casos algunos hablarán menos de 5 y otros más de 5, pero recuerden que queremos darle la oportunidad a todo el mundo antes de terminar o concluir con nuestra reunión.

Inicialmente los íbamos a presentar por orden de llegada y creo que los primeros que llegaron... Y lo vamos a hacer así lo más que podamos. Hablamos con ciertos de los individuos que sería mejor si los agrupamos para que la presentación sea más efectiva y así lo hemos identificado y lo trataremos de hacer.

Le pido que cuando hablen, hablen claro y al micrófono para que ellos puedan levantar la transcripción de la grabación.

Finalmente les pido que aquellos que presenten y aquellos que no presenten hoy, pero que quieran someter comentarios que nos los sometan por escrito y estaremos aceptando comentarios por escrito hasta el 5 de noviembre

para entonces proceder a terminar el proceso de "scoping".

¿Tú podrías ir al último "slide"? Porque me faltaba un "slide" por hablar. Si es posible, si no... En lo que él busca eso para que el primer presentador se pueda preparar, tenemos a René Sotomayor como la primera persona para hacer presentación. Si no aparece nos movemos.

Los comentarios, sí, los pueden enviar por correo a esta dirección, hay unos "flyers" para los que los necesitan y los que tengan interés de obtener más información a través del Internet, hay un Internet site en el cual se estará publicando los diferentes documentos de este proceso. Esa es la dirección y tenemos unos "flyers" para los que estén interesados.

En estos momentos vamos a comenzar con el señor René F. Sotomayor. Otra vez de parte mía, del Coronel y del Cuerpo de Ingenieros le damos las gracias a todos ustedes por estar aquí esta noche.

SR. RENE SOTOMAYOR:

Buenas noches a la Mesa Presidencial, a los miembros del Cuerpo de Ingenieros, los distinguidos funcionarios de las diferentes agencias tanto estatales, federales, como municipales que nos acompañan.

Para hacer mi presentación más breve le voy a hacer llegar a la Mesa Presidencial una presentación en Power Point que preparamos tanto en inglés, como español, la

cual permite que... Donde está el resumen de lo que va a ser mi presentación. Si la puede hacer llegar a...

La razón que me motiva a que estemos aquí esta noche tanto mi persona, como el asistente de proyecto de mi compañía, el ingeniero René José Sotomayor, es esencialmente la forma en que ha sido presentado por AFI la solicitud de este proyecto.

En la solicitud de AFI se presentan tal y como se ha dicho aquí, tres alternativas. Las cuales dan la impresión que son tres cosas diferentes, cuando realmente lo que tenemos que hablar es de un solo proyecto dividido en diferentes fases y subfases que permitan su desarrollo lo más rápidamente posible y lo más económicamente posible y que nos ponga un paso adelante de los proyectos de desarrollo de megapuertos en otros países del mundo.

Si empezamos simplemente a ver lo que dicen los periódicos, y pongamos por caso Santo Domingo, se habla de que se va a hacer una inversión millonaria en un magapuerto y cuando leemos lo que se dice es que se va a hacer una infraestructura pública. Necesitamos una infraestructura vial, una infraestructura sanitaria, una infraestructura telefónica y una infraestructura de agua.

En Puerto Rico la tenemos completa y principalmente en Ponce es de primera. Tenemos una planta de tratamiento, tenemos autopistas, tenemos reservas de agua y más

que eso, tenemos un puerto conocido en operación, el cual aún sin tomar en consideración el megapuerto, el Puerto de Ponce por su propia naturaleza requerirá y habría que hacerle las ampliaciones necesarias para que siga operando como hasta ahora y pueda seguir aumentando su capacidad y su volumen, ya que los puertos comerciales de San Juan no dan abasto para la carga comercial que existe.

Ponce ha probado ser una alternativa viable, económica y eficaz para el negocio marítimo tanto de carga y descarga, como de transbordo como se está haciendo quizás a una etapa más limitada en Ponce.

Dentro del proceso que nos preocupa esta noche que es más bien el ambiental si cogemos la carta marina de la zona sur nos encontramos que el canal de acceso al Puerto de Ponce tiene un promedio de 65 pies. Y que el "basin", la Bahía, el área del muelle actual está por los 40 pies.

Tenemos que tomar en consideración adicional de que el Puerto de Ponce y su canal han sido dragados en varias ocasiones. Lo que significa que ya cualquier recurso marino que pudiera existir en ese lecho, ya dejó de existir por los dragados anteriores. Y que existe la experiencia en el área de que el dragado del puerto no es nada complicado ni nada difícil.

Lo que nos lleva a la conclusión que el modo en el cual se podría comenzar este proyecto que fuera viable

económicamente sería el comienzo de una operación en el Puerto de Ponce. Que lo único que le añadiríamos sería algo de dragado, pa' que además del puerto actual al mismo tiempo nos permita recibir hasta dos barcos tipo Post-Panamax.

El Puerto de Ponce es un puerto conocido internacionalmente como puerto marítimo. Guayanilla es un área reconocida como más bien de tanqueros. Hay un "tank" bastante grande allí. Lo que significa que ambas cosas podrían complementarse, o sea, hacia el futuro.

Pero entiendo de que debemos enfocarnos en una operación que... que sea económicamente viable y esa sería la del comienzo del Puerto de Ponce, máximo cuando el municipio ha dicho que está dispuesto a aunar sus esfuerzos para contribuir al desarrollo de parte de esa infraestructura.

Básicamente mis demás comentarios aparecen en la presentación en Power Point y les agradezco la oportunidad y no quisiera tomarles más tiempo. Estoy a las órdenes de todos ustedes.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Patrick Urbain.

SR. PATRICK URBAIN:

Buenas tardes a los miembros del Cuerpo de Ingenieros que nos convocaron a esta vista al público aquí presente.

Mi nombre es Patrick Urbain y dirijo la Oficina de Ordenación del Gobierno Municipal Autónomo de Ponce.

En el año 1992 el Municipio de Ponce adquirió autonomía mediante la aprobación de un plan territorial. Un documento que abarca un municipio en toda su extensión territorial y anuncia y dispone la política pública sobre su desarrollo y sobre el uso del suelo.

El año 2001 es un año clave para nuestro municipio. Este año se gestiona el futuro del Puerto Las Américas, el cual como todos sabemos tendrá un impacto social y económico significativo para la región sur de Puerto Rico.

Este año nuestra oficina también terminará la revisión del plan territorial de Ponce. Es obvio que las estrategias del plan se delinean en torno al potencial y los retos que nos presenta ese gran proyecto que es el Puerto Las Américas.

En términos urbanísticos, la Oficina de Ordenación Territorial concentró su atención sobre dos aspectos significativos. Primero. Hay que garantizar que la ciudad disponga de un instrumento de desarrollo urbano ordenado que no interfiera con el desarrollo del puerto y que pueda armonizar las necesidades de ese puerto con las aspiraciones de la ciudadanía a una calidad de vida bien legítima.

Segundo. Hay que garantizar la infraestructura

óptima y la mejor oferta de terrenos para el desarrollo industrial como condición necesaria para el éxito de este proyecto. Me extenderé hoy sobre este segundo aspecto.

El Municipio de Ponce propone tres áreas para el desarrollo industrial dedicado a empresas de valor añadido. La primera ubica en las inmediaciones del Puerto de Ponce, principalmente en el Parque Industrial Percon y presenta un potencial de desarrollo bruto de 166 cuerdas.

Siendo el Puerto de Ponce unos de los lugares identificados para ubicar un terminal del Puerto Las Américas este sector será objeto de varias inversiones tanto públicas, como privadas.

En términos de infraestructura se construirán... se construirán nuevas avenidas y elevados que ofrecerán tanto al terminal del puerto, como a las áreas industriales un acceso directo al sistema de autopistas y expresos de la ciudad.

El Parque Industrial Percon está clasificado como industrial por la reglamentación vigente. La segunda, principalmente localizada en el Parque Industrial Serrallés colinda al norte del Aeropuerto Mercedita y presenta un potencial de desarrollo bruto de 410 cuerdas.

También es objeto de una clasificación industrial en la actualidad. La última ubicación del Aeropuerto Mercedita en el sector conocido como Vallas Torres representa un

potencial de desarrollo bruto de 799 cuerdas.

Con esta ponencia el Municipio de Ponce propone clasificar estas 1,375 cuerdas de terreno para desarrollo industrial de valor añadido. Los sectores identificados están conectados entre sí por el sistema general de infraestructura de la ciudad. Refuerzan el eje económico que une al puerto y al Aeropuerto de Ponce, según establecido en el marco del plan territorial y se integran a una estrategia planeada en armonía con los planes urbanísticos preparados para nuestra ciudad.

Esperamos que estos factores se tomen en consideración al momento de la toma de decisiones. Muchas gracias por su atención.

Si me permiten, yo tengo aquí también la ponencia del ingeniero Miguel Mercado que es Director de la Oficina de Permisos. Que no está con nosotros está noche. Quiero saber si la puedo presentar.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Sí, lo que podemos hacer es que una vez que concluyamos con esta lista, pues le daremos la oportunidad.

SR. PATRICK URBAIN:

Muy bien. Cómo no. Gracias.

SR. JUAN ARRUZA:

Sí, buenas noches a los miembros del Cuerpo de Ingenieros, al licenciado Héctor Jiménez Juarbe y a todos

los aquí presentes.

Yo quiero hablar sobre las facilidades existentes en el Puerto de Ponce y el movimiento histórico que hemos tenido hasta el día de hoy.

El Puerto de Ponce ha estado en operaciones por aproximadamente 100 años. Actualmente, sus operaciones conllevan el movimiento de carga general y una operación de transbordo, importación y exportación que alcanza los 65,000 TEUS anualmente. Su ubicación lo coloca a pasos de la zona libre, a menos de 10 minutos del Aeropuerto Mercedita de Ponce y adyacente a 125 cuerdas de zona industrial.

Las facilidades existentes consisten de 3,440 pies lineales de muelles, de los cuales 2,240 pies lineales están operacionales en este momento. Su extensión terrestre incluye 100 cuerdas de terreno donde también están ubicados edificios para almacenaje y un terminal turístico para barcos cruceros que ha sido utilizado por firmas como Royal Caribbean y Carnival.

La expansión del Puerto de Ponce incluye la rehabilitación de 1,200 pies lineales y la construcción de una extensión de 3,000 pies lineales y el dragado de la Bahía para acomodar embarcaciones tipo Post-Panamax. Al presente, recibimos embarcaciones con origen de Hamburgo, el Caribe de las líneas Hapag Lloyd, PO Ned Lloyd entre

otros.

Los estudios técnicos y diseños para la rehabilitación de los muelles 4, 5 y 6 y el reforzamiento del muelle número 8 ya fueron contratados y están 50 por ciento adelantados con una proyección de terminación para enero del año 2000... 2002, perdón.

El Puerto de Ponce tiene 8 muelles que suman un total de 3,440 pies lineales, instalaciones con capacidad de atraque y muellaje para 6 embarcaciones a la misma vez en las áreas del terminal de contenedores, carga líquida y suelta, carga general y multiusos, una grúa Panamax Paceco con capacidad de manejar 40 toneladas de carga con un movimiento anual de 100,000 TEUS, un terminal de contenedores con un área de 340,000 pies cuadrados, áreas de almacenamiento bajo techo de aproximadamente 175,000 pies cuadrados, área de manejo de carga de 572,000 pies cuadrados.

El canal de entrada es de 2.8 millas por media milla de ancho y la profundidad va desde 50 hasta los 150 pies. La profundidad en los muelles de transbordo de carga fluctúa entre los 37 hasta los 41 pies. El canal de navegación es parte del Federal Navegable Water Program y el Cuerpo de Ingenieros da mantenimiento a éste mediante acuerdo con el Municipio de Ponce. El canal fue dragado la última vez en el 1988-89.

La zona para depósito del dragado fue autorizada por la EPA en ese momento. Esta zona ha sido evaluada como un lugar adecuado interinamente para el depósito de material del dragado de la Bahía. Después de numerosos estudios no se detecta un impacto adverso como parte de la actividad antes mencionada.

El puerto ha representado una alternativa para otros lugares en el Caribe y definitivamente representa un puerto de contingencia para Puerto Rico. El Puerto de Ponce cuenta con 50 empleados y a su vez promueve sobre 200 empleos directos en el sector privado.

El puerto sirve como base de operación para más de 25 arrendatarios, una zona libre CODESOL, el Departamento de Hacienda y recientemente Aduana.

Probablemente desconocido para muchas personas, el Puerto de Ponce ha sido un Puerto de Transbordo activo por los pasados 20 años. La carga anual de sobre un millón de toneladas y 65,000 TEUS, de esta carga aproximadamente el 60 por ciento es usada en el mercado interno con un balance de exportación y transbordo. El puerto genera aproximadamente 3 millones de dólares anuales. Muchas gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Luis Rey Quiñones.

SR. LUIS REY QUIÑONES:

Buenas noches. Mi nombre es Luis R. Quiñones Soto. Vengo del Centro de Investigación de Desarrollo Económico Social adscrito al Municipio de Ponce. Allí laboro como Economista y soy su Director.

Desde los inicios mismos de esta discusión sobre el megapuerto el CIDES ha venido trabajando y de esos mismos inicios habíamos planteado que el Puerto de Transbordo es primeramente un proyecto de Puerto Rico. En segundo lugar, por condiciones naturales y condiciones técnicas identificadas, es un proyecto que compete al sur. Y en tercer lugar, por condiciones más particulares en ese sentido era un proyecto articulado a Ponce, a Guayanilla y a Peñuelas.

En ese contexto hemos hecho nuestras investigaciones y hemos elaborado en ese ánimo de entendimiento. Estamos de acuerdo en que hay una necesidad, estamos de acuerdo en que hay una deseabilidad y estamos de acuerdo en que existe la viabilidad económica del Puerto de Las Américas.

Nos parece entonces que la responsabilidad de cada uno de nosotros, de cada una de las municipalidades que constituyen, articulan, el núcleo que van a trabajar con el Puerto de Las Américas, tiene ante sí un reto. Nosotros hemos aceptado ese reto y lo vamos a plantear.

En julio del corriente desde el Puerto de Ponce fue anunciado por el Gobierno de Puerto Rico y por el Gobierno

Municipal de Ponce el comienzo de estudios y la reserva de más de 33 millones de dólares para la reparación y ampliación de los muelles 4, 5, 7 y 8 del Puerto de Ponce. A esa voluntad y compromiso de comenzar los trabajos para la primera fase del Puerto de Las Américas debemos agregar que Puerto Rico desde Ponce y la región sur ofrece todo un inventario de infraestructura e instalaciones que facilitan el proceso de toma de decisiones al respecto.

En primer término, Ponce tiene una economía fundada sobre más de 5,600 establecimientos o empresas privadas que aportan al producto bruto interno del país más de 4,000 millones de dólares. Junto al Gobierno, la empresa privada que opera desde Ponce emplean sobre 53,000 personas anualmente.

Esa economía avivada por la empresa privada está respaldada por una fuerza trabajadora diestra y educada. Entonces operan cuatro universidades y siete institutos tecnológicos de educación superior que matriculan anualmente más de 20,000 estudiantes y gradúan por arriba de los 3,300 alumnos anuales.

A esa estructura educativa le sirve de fundamento toda la intelectualidad que ha desarrollado mediante institutos y Escuela de Medicina y Escuela de Derecho investigaciones que pueden ser utilizadas conforme a la exigencia del Puerto de Las Américas.

En tercer lugar, Puerto Rico y la región sur tienen a disposición del proyecto portuario toda una trama vial que circundará en el futuro inmediato la Ciudad Señorial de Ponce.

En el corto plazo las infraestructuras viales se desarrollarán a tenor con los requerimientos del Puerto de Las Américas, de manera que el movimiento de camiones hacia y desde el Puerto de Ponce se expedita en dirección hacia el este, el oeste y el norte al tiempo que establece conexión tipo expreso con el Aeropuerto Mercedita, el cual ubica a 5 minutos del puerto.

En materia pluvial en las montañas del Municipio de Ponce el Lago Cerrillo ofrece una capacidad de 20 millones de galones de agua disponibles. En el corto o mediano plazo la construcción de la Represa Portugués ampliará de manera igualmente significativa la disposición de agua, de manera que el Puerto de Las Américas tenga un punto sólido de partida.

El Aeropuerto de Mercedita junto al Puerto de Ponce constituye sin lugar a dudas instalaciones sobre las cuales verterán el citado proyecto portuario. El Puerto de Ponce una vez ampliado y reparado tendrá una capacidad de mover sobre 250,000 furgones anuales. El Aeropuerto Mercedita podrá recibir naves aéreas de cuarta generación.

Ponce cuenta con un plan de ordenamiento territorial

en el cual se contempla el desarrollo del Puerto de Las Américas y el desarrollo urbano del mismo que el mismo generaría.

Por último, la inversión pública de Ponce de más de 250 millones de dólares conforme a la sentencia del Plan Ponce en Marcha constituye un importante elemento adicional que posibilita el establecimiento del Puerto de Las Américas en la región sur.

Por tanto, parece prudente aprovechar ante la dura realidad de altas tasas de desempleo y altos niveles de pobreza en Puerto Rico, todas estas oportunidades infra-estructurales que el Municipio Autónomo de Ponce ofrece como parte de sus responsabilidades para iniciar sin mayor dilación desde el Puerto de Ponce el Puerto de Las Américas que nos compete a todos y cada uno de nosotros. Muchas gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ:

César Hernández.

LCDO. CESAR HERNANDEZ:

Muy buenas noches a los miembros del Cuerpo de Ingenieros, al licenciado Jiménez Juarbe y a todos los presentes. Soy... Mi nombre es César Hernández Colón. Soy abogado y asesor legal del Municipio de Ponce.

Lo que vengo yo esta noche a traer a la consideración de ustedes dentro de la identificación de las agencias que

tienen algún rol que jugar dentro del proceso que está ya iniciado es la existencia en Ponce a través de la Ley de Municipios Autónomos de una Oficina de Ordenación Territorial y de una Oficina de Permisos que tienen que intervenir en los procesos relativos a las obras que vayan a desarrollarse en Ponce.

La Ley de Municipios Autónomos contempla una jurisdicción inicial en las estructuras legales que existen en Ponce para los proyectos que aquí se desarrollan. Un proyecto como éste que es un proyecto de impacto amplio, de impacto regional comienza por Ponce, pero no se queda en Ponce.

El proyecto de impacto regional por virtud de ley se radica en las Oficinas de Permisos de Ponce y de ahí se refiere a la Junta de Planificación o a la Administración de Reglamentos y Permisos para trámites ulteriores con los comentarios de las oficinas tanto de Ordenación Territorial, como de Permisos del Municipio de Ponce.

Mi sugerencia al Cuerpo de Ingenieros es que identifique estas dos oficinas de la estructura legal de Ponce como parte del esquema de agencias que tienen que verse envueltas en estos procesos para aquellas obras que se van a llevar a cabo dentro del Municipio de Ponce.

Como comentarios adicionales para efectos de aclarar la estructura del Puerto de Ponce. El Puerto de Ponce es

el único puerto en Puerto Rico que pertenece al Municipio.

Los demás puertos de Puerto Rico pertenecen al gobierno central y son administrados a través de la Autoridad de los Puertos.

El Puerto de Ponce en virtud de una ley del Congreso de los Estados Unidos del 11 de junio de 1906 se creó como una entidad municipal y fue ratificada su creación mediante una ordenanza emitida el 11 de noviembre de 1911 por el entonces existente Consejo Ejecutivo de Puerto Rico y mediante la cual se le concedió al Municipio de Ponce la facultad para construir, mantener y operar un muelle en la costa del Puerto de Ponce. A esta Ordenanza nosotros la conocemos aquí como la franquicia del muelle de Ponce.

Esta franquicia por la cual el muelle de Ponce es operada contempla la creación de una junta administrativa.

Que es la entidad que toma las decisiones en el Puerto de Ponce. Claro, se ha interpretado por el Secretario de Justicia que esta junta administrativa no es un ente autónomo, sino una dependencia del gobierno municipal y que, por tanto, no puede actuar sin la intervención de la Asamblea Municipal para aquellos asuntos que requieran funciones más allá de las operacionales de día a día.

Esto es importante porque en algún momento determinado se habrá de formular una política específica de cómo va a operar el Puerto de Las Américas. Se contempla tanto

por el gobierno central, como por el gobierno municipal que haya una fuerte participación de la industria privada en el desarrollo de estas facilidades.

El muelle de Ponce requerirá que se elabore alguna estructura que permita integrarse dentro del esquema que se desarrolle para la operación del Puerto de Las Américas, que como ya señalara el licenciado Jiménez Juarbe, incluirá las facilidades a construirse en Ponce y las facilidades a construirse en Guayanilla y Peñuelas.

Como último punto, aunque ya fue mencionado por el señor Juan Arruza, hago referencia a que existe un contrato entre el Municipio de Ponce y el Cuerpo de Ingenieros para dar mantenimiento al canal de navegación del puerto y al área de viraje del puerto.

Este contrato continúa vigente y como resultado del mismo hay unas experiencias que ya hemos tenido en el dragado de la Bahía y en la habilitación de fosas para la disposición de material en el océano. El Municipio de Ponce está haciendo las gestiones necesarias para la reactivación de esa fosa de disposición en el océano.

Se están haciendo trabajos de estudios, se están elaborando protocolos en conjunción con el Cuerpo de Ingenieros y la Agencia Federal de Protección Ambiental para que se pueda someter la documentación necesaria para proceder con este esfuerzo a la mayor brevedad posible,

puesto que algunas de las alternativas que estamos considerando incluyen un dragado que, de acuerdo con el estudio del doctor Frankel, en este momento se estima para llevar el puerto a una profundidad... el puerto y el canal de navegación a una profundidad de 45 pies que envolverá unas 850,000 yardas cúbicas de dragado.

Muchísimas gracias por escucharnos y estamos a su disposición.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Adela Santiago.

SRA. ADELA SANTIAGO:

Gracias por la oportunidad que nos brindan. En esta noche mi hijo me acompaña. Mi hijo se llama Eric Maida. Y mi hijo también hizo una solicitud de tiempo. El, pues me informa que no se quiere parar a leer aquí lo que traje, pero yo voy a aprovechar la oportunidad para comunicarles a ustedes lo que mi hijo escribió y lo que mi hijo piensa del Puerto de Las Américas.

Le quiero enviar un saludo a los caballeros que en esta noche nos acompañan.

Quiero decirles que no conocemos mucho del Puerto de Las Américas porque no se nos ha brindado mucha información. Necesitamos que los periódicos de nuestra Isla orienten más nuestros niños y nuestros ciudadanos sobre lo que es el Puerto de Las Américas y cómo nos va a

afectar el Puerto de Las Américas.

Le voy a pedir a Eric que se ponga de pie para que lo conozcan. Mi hijo tiene 13 años. Nació en New Jersey y somos bien puertorriqueños y sabemos que compartimos con la gran nación americana. Voy a empezar leyendo lo que tiene mi hijo para ustedes.

"Somos la generación del futuro. En un corto tiempo vamos a estar heredando y viviendo las consecuencias o el beneficio de tus decisiones. Hace años mi mamá y yo emprendimos un camino y nos comprometimos con una causa, que cada día que salimos es un reto. Se nos hace más difícil y nos damos cuenta contra el poderoso gigante contra quien estamos luchando. Ese poderoso gigante de quien te hablo se llama la contaminación.

Nos amenaza, pues daña el aire que respiramos, el agua que sacia nuestra sed, los árboles que nos quitan la fatiga y que nos cobijan del sol y que también nos brindan alimentos, las aves que nos cantan dulces canciones y nos acompañan, al sol que nos alumbra durante el día y la luna que nos recrea durante la noche, el mar azul que alimenta nuestras pupilas y su olor sana nuestras enfermedades, el cielo con su color radiante de belleza, la lluvia que da vida a nuestra tierra, los peces de los cuales nos alimentamos, los corales, las esponjas, animales marinos.

En resumen, todos esos recursos naturales que Dios los

creó para que el ser humano los disfrute y los cuide.

No seamos parte de la destrucción de nuestro sistema de vida del cual dependemos. Si trabajamos podemos juntos derrotar este poderoso gigante. Los niños puertorriqueños contamos con la honradez y el compromiso que los líderes como ustedes nos apoyen para heredar un Puerto Rico mejor”.

Quiero decirles que mi hijo es parte de un grupo que se llama Ecoter de Puerto Rico. El es presidente del grupo de niños. Yo soy la directora de este grupo. Nosotros estamos dedicados a proteger nuestros recursos naturales y nuestro sistema de vida natural. Ese es el mensaje que traigo de parte de mi hijo.

Por otro lado, también tengo una... Hice una... También hice una solicitud para hablar y voy a estar también trayéndole a ustedes un poco de mensaje en lo que pienso de la construcción del Puerto de Las Américas en Puerto Rico.

Pues estamos... Nosotros vivimos en la parte donde ustedes van a hacer la decisión de llevar la construcción del Puerto de Las Américas. Queremos darle las gracias por la oportunidad que nos brindan. Es importante que en una democracia que todos seamos escuchados.

Nosotros no somos abogados y no somos políticos. No venimos en nombre de ninguna religión ni venimos en nombre

de ninguna raza. Queremos decirles que hace años estamos dedicados a llevar un mensaje en la cual muchos de ustedes ya lo habían escuchado. Puede ser que muchos de ustedes lo hayan escuchado y lo hayan ignorado.

Tenemos razón para decirles que Dios nos ha abierto puertas y esas puertas van a seguir abiertas para que en alguna forma sigamos y podamos iluminarte en esta noche con nuestro mensaje.

Venimos aquí en nombre de la defensa y la protección de nuestra madre y... y que a pesar de que ella nos ha permitido que caminemos, vivamos, trabajemos, soñamos, nos alimentamos de ella y no la respetamos y no la cuidamos.

Okay. También quiero decirles que nosotros no nos organizamos para hablar de política o para socializar. Nos reunimos para hablar del mejoramiento de nuestro sistema de vida.

Creemos en Dios todo ser poderoso que nos entregó este regalo, la tierra, nuestro hábitat, el cual tenemos que conservarlo y cuidarlo. Pues este sistema no lo podemos reproducir. Y la forma de conservarlo es cuidándolo y protegiéndolo. Creemos en medios que protegen nuestra salud, nuestros ciudadanos, nuestro ambiente, nuestros niños.

En esta noche también queremos decirte que nuestro país no está preparado... no está preparado para el Puerto

de Transbordo. Vivimos en un país muy difícil. No control en las escuelas, no control en la salud, no control en la droga, no control en el crimen, no control en las cárceles, no control para cualquier ataque bacteriológico.

Trata de entendernos y aceptar nuestro punto de vista. Gracias le damos a estos caballeros por pedirnos (sic) permiso y por facilitarnos que nosotros seamos parte de su reunión.

En esta noche queremos hacer un llamado a tu conciencia, un llamado a tu corazón. Que cada persona que de alguna forma que tenga que ver con las decisiones que se harán en cuanto a la construcción, en cuanto a la destrucción de nuestra forma de vida, sea tomada con responsabilidad y seriedad. Que no seas considerado a través de la historia como parte del exterminio de nuestra vida natural, la cual es la creación de un artista que ya no tiene obras que reproducir.

Que desde... que desde los más pequeños seres microscópicos que tengan su función en nuestro sistema de vida sean respetados. Que no nos hagamos responsables por obstruir sus funciones.

Creemos que nuestro país debemos mejorarlo. Estos proyectos que no aseguran nuestros recursos de vida, que cambian y alteran nuestro sistema de vida y nuestra salud, nuestra tranquilidad, que no ayudan a mejorar nuestro

hábitat no estamos preparados para recibirlos.

No podemos ni queremos ser correo de la destrucción de nuestra civilización, pues no estamos preparados. No permitas que la construcción del Puerto de Transbordo no sea para nosotros... para que a nosotros traiga enfermedades, plagas, desequilibrio en nuestra sociedad, inmigrantes ilegales, prostitución, muerte de las especies, muerte a nuestros recursos naturales, drogas, tráfico de armas, enfermedades, pestes, daños a nuestros niños. Nuestros niños quieren seguir disfrutando de su juego en las calles.

No permitas ser parte del tráfico ilegal de nuestros niños y adultos, del tráfico de seres humanos, de la destrucción de nuestras playas, la contaminación del agua, la muerte de nuestras especies marinas, muerte al manatí, al delfín, muerte al brío de nuestras playas y al color del agua, muerte al olor de nuestras playas, a la destrucción de miles de áreas de árboles de sombra, de palmeras y de corales.

En nuestro querido pueblo de Peñuelas... Venimos de Peñuelas. No se lo había mencionado. Me van a excusar. Tengo un mensaje que está un poco, pues que no tengo las ideas muy organizadas. No tuve tiempo para organizar mucho las ideas. En nuestro pueblo de Peñuelas...

SR. EDWIN MUÑIZ:

Señora Santiago, perdone que la interrumpa,...

SRA. ADELA SANTIAGO:

Sí.

SR. EDWIN MUÑIZ:

... pero tenemos un límite de 5 minutos y ya llevamos 15.

SRA. ADELA SANTIAGO:

Le voy a pedir que me dé un minuto más para cerrar y darle las gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Okay.

SRA. ADELA SANTIAGO:

En nuestro querido pueblo de Peñuelas, en el Barrio Tallaboa el pueblito, hay un monte que quizás anteriormente nuestros indios lo utilizaron como vigía. Un monte el cual subes y puedes mirar toda esa belleza y el color que Dios le dio. Este monte al que me refiero nosotros... ya el hombre lo está haciendo perder esa belleza y ese encanto que Dios le dio. Ahora descansa en paz como un cementerio. Se edificaron gigantes que lucen como calaveras levantadas en toda la línea de la montaña.

Quiero darle la oportunidad a los caballeros que nos han permitido expresarme a mí y a mi hijo en esta noche. Quiero decirles que el pueblo de Puerto Rico, especialmente el área del sur, necesita expresarse. Necesita que

se nos siga brindando la oportunidad de comunicarles a ustedes cuál es nuestro sentir.

Hace 60 años en Puerto Rico se hicieron unas decisiones por algo en la cual ahora el pueblo puertorriqueño pelea para que se vaya la Marina de Puerto Rico. Nosotros no tenemos posición de esa parte de que se vaya o se quede la Marina.

Pero en este momento hemos levantado nuestra voz para decirles a los constructores del Puerto de Las Américas que no estamos de acuerdo con que el Puerto de Las Américas se construya en nuestras... en nuestras playas.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Gracias.

SRA. ADELA SANTIAGO:

Gracias a ustedes.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Entiendo que el próximo era Maida Santiago que es su hijo, ¿verdad?

SRA. ADELA SANTIAGO:

Sí, es correcto.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Muchas gracias. El señor Emmanuelli.

SR. EFRAIN EMMANUELLI:

Buenas noches. Sí, buenas noches nuevamente. Mi nombre es Efraín Emmanuelli Rivera. Soy coordinador del

Comité Pro Rescate del Buen Ambiente en Guayanilla, organización comunitaria fundada hace aproximadamente 12 años y, de hecho, auspiciadora del Proyecto Brownfields que se alude en las tres propuestas presentadas.

Nosotros como grupo comunitario auspiciamos ese proyecto y esperamos que en algún momento se pueda ejecutar.

En momentos en que el Puerto de Transbordo es visto como parte esencial de un nuevo modelo económico que exposicionará a nuestra nación en el competitivo mercado mundial o el dínamo para la creación de empleos continuos por los próximos 20 años en una zona donde el desempleo real sobrepasa el 25 por ciento, los ambientalistas podemos ser vistos como los enemigos del progreso o como nos llamó el anterior gobernador, miembros de la OAT, opuestos a todo.

La realidad es que la visión del progreso que tenemos los ambientalistas es distinta a la de aquellos que piensan que el progreso es sinónimo de crecimiento económico aunque sea desenfrenado y sin planificación. La destrucción de los recursos naturales, el ambiente y la salud de los puertorriqueños no es progreso.

Los impactos del proyectado Puerto de Transbordo sea donde sea tendrá impacto sobre los recursos naturales y estos van a variar en duración y significado. Por lo que es imprescindible realizar ejercicios profundos de plani-

ficación, estudio, prevención y mitigación.

El producto se debe utilizar para evaluar impactos ambientales temporeros, a corto plazo, largo plazo e impactos permanentes. No para justificar decisiones ya tomadas.

Asegurar que la conservación y el uso racional de los recursos naturales ha de tenerse en cuenta al momento de tomar decisiones exige, y recalco, exige permitir a todas las partes interesadas evaluar el proyecto y tomar en cuenta, vuelvo y recalco, tomar en cuenta los comentarios vertidos.

Es preferible recibir esas reacciones en las etapas de planificación y no en las etapas de ejecución. De tal forma se evita la construcción y eventual cancelación de proyectos por su daño ambiental, el mal uso de fondos públicos y los potenciales litigios ante los tribunales de justicia del país.

La historia nos dice que los ciudadanos y las organizaciones comunitarias hemos provocado un mejor cumplimiento de las leyes de política pública ambiental. La información que tenemos hasta el momento nos demuestra que cualquiera de las alternativas para el desarrollo del Puerto de Transbordo producirá impactos significativos sobre los recursos naturales. Y que apesar de la implantación de medidas de protección ambiental algunos serán a

largo plazo y hasta permanentes.

Actividades de relleno, dragado, disposición del material extraído, construcción en la zona marítima, aumento considerable en el movimiento de embarcaciones afectarán significativamente la circulación de aguas y las corrientes en sus respectivos sistemas.

Especies amenazadas en peligro de extinción pudieran sufrir mortalidad directa, pérdida o alteración de su hábitat. La sedimentación evidentemente afectaría otros sistemas acuáticos del sur y oeste del país.

Va a haber impacto sobre humedales existentes, contaminación mediante derrame de sustancias tóxicas, contaminación de aire en la zona, llegada de nuevos organismos a través de los tanques de los barcos extranjeros.

Va a haber que desarrollar un plan de manejo para los desperdicios industriales y domésticos generados. Y otros asuntos que eventualmente iremos planteando.

Estamos comenzando a conocer una etapa de un proyecto que evidentemente va a traer etapas posteriores que exigirán ser evaluadas. En el futuro podríamos estar hablando de efectos acumulativos, efectos combinados y efectos sinérgicos.

No debemos repetir la historia del modelo económico donde la aplicación laxa de las leyes y reglamentos ambientales a cambio de unos empleos. Necesitamos modelos

de desarrollo sustentables. Aquellos que responden a las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para responder a sus propias necesidades.

Yo a nombre del grupo ambiental que represento agradezco mucho la oportunidad de participar y ahorita se me planteó una duda de la posibilidad o no de vistas públicas. Nosotros entendemos que el proceso exige vistas públicas de parte del Cuerpo de Ingenieros y posiblemente de otras agencias federales y garantizamos allí nuestra presencia.

SR. EDWIN MUÑIZ:

El señor José Cortés.

SR. JOSÉ CORTÉS:

Yo también tengo la copia de la ponencia, así que la voy a pasar. Sí, mi nombre es José Cortés. Mi profesión ha sido de ingeniero mecánico, pero ya de eso hace muchísimos años, ¿no? Actualmente estoy retirado.

En el día de hoy... en esta noche, pues vengo a hacer una ponencia más bien en representación del Municipio de Guayanilla y también, pues esto incluye el pueblo de Guayanilla. La tengo escrita y voy a leer hasta donde pueda y que me dé el tiempo.

El Puerto de Transbordo de Las Américas, el complejo portuario a desarrollarse en el área sur es un proyecto de

gran importancia para el modelo económico de Puerto Rico. Como todo proyecto de construcción los impactos ambientales estarán presentes. La severidad de los mismos dependerá del "scope" del proyecto y la alternativa escogida. Espero que este tema sea cubierto por algún otro deponente y que el compañero Emmanuelli hace un ratito habló.

Es mi interés el presentar la viabilidad del proyecto en el área de Guayanilla destacando sus bondades de recursos naturales disponibles y en casos únicos. La Bahía de Guayanilla es natural, es amplia y es profunda. Características que deben ser aprovechadas para el beneficio nuestro.

Todos estos datos sabemos que han sido evaluados y aceptados por los proponentes. Las tres alternativas presentadas hacen un reconocimiento a estas virtudes al destacar el puerto de hondo calado en Guayanilla en cada una de ellas.

Hay un aspecto de sumo interés en estas alternativas y es el uso, o mejor dicho el reuso de terrenos de lo que fue la Union Carbide como un área para actividades de valor añadido. Estos terrenos en estos momentos reflejan el largo período de actividad que se realizó allí. Las condiciones de la vegetación y el hábitat han sido sumamente modificados para el uso dado por los desarrollos

previos y no son representativos de las condiciones existentes antes del desarrollo industrial. Para ellos, pues le acompañamos un plano. Una copia de un plano en el cual encontrarán hasta los rieles del tren de los años antes de empezar estos desarrollos.

Lo beneficioso de este proyecto es la gran oportunidad de rescatar aquellas áreas ligeramente impactadas ambientalmente como parte de una propuesta hecha por el Comité Ambiental de Guayanilla, el Programa de Brownfields patrocinado por la EPA, está disponible. Este es un factor de mucha importancia dada la escasez de terrenos que tenemos en nuestra Isla.

Las áreas cercanas a los muelles a construirse son terrenos de igual modo impactados y algunos son remanentes de áreas que han sido producto de depósitos y de rellenos previos. Un poco más al norte de esta área podemos ver el impacto de las aguas calientes, la Central Termoeléctrica Costa Sur en los mangles.

Al estudiar la DIA de Ecoeléctrica, documento que fue objeto de estudios por agencias locales y federales y que fue aprobada por las mismas, se establece que en estas áreas no había vegetación considerada por el Servicio Federal de Vida Silvestre como amenazadas o en peligro de extinción.

El movimiento de barcos con gas natural fue parte...

fue parte del estudio que se hizo y citado en la DIA de Ecoeléctrica. El estudio se basó en barcos tanques de cerca de 1,000 pies de largo, 150 pies de ancho, 40 pies de calado y 122,000 toneladas de carga. La Bahía y su canal de entrada fueron hallados seguros para estas embarcaciones que son comparables con los barcos Post-Panamax.

El canal de acceso tiene en su parte más angosta cerca de 1,500 pies y esto es antes de la boya número tres. Esta boya tres se encuentra entre el arrecife y el cayo... un cayo al oeste. El ancho del canal en este punto está cerca de 1,600 pies y una profundidad que va desde su orilla en 31 pies hasta 145 pies en su centro. Eso lo ponemos en la figura número dos, la cual es un mapa del área y en el cual, pues dibujamos estos barcos en diferentes sitios de la Bahía.

Este cayo fue también objeto de estudios en la DIA de Ecoeléctrica debido a lo delicado de la carga a moverse y no aparecen comentarios ni señalamientos negativos al respecto.

El viento también fue tomado en consideración. En las figuras tres y cuatro les presento las cosas (sic) de los vientos para las área desde Jobos en Guayama hasta Guayanilla, hasta CORCO en Guayanilla. Se puede destacar que el patrón de vientos es muy parecido en el sur de la Isla en todos estos puntos, incluyendo Ponce.

En la página 3 a la página... En la página 39 de la DIA de Ecoeléctrica tomamos lo siguiente y dice, "Debido a la altura de este barco...", y este barco es el de la Ecoeléctrica, el tanquero, pero que es bien alto y se da en comparación la altura con los barcos Post-Panamax, "... en comparación con otras embarcaciones la velocidad del viento puede afectar adversamente la maniobrabilidad del barco particularmente si éste navega a velocidad baja".

Estas características de maniobrabilidad se tomaron en consideración durante la selección del lugar del proyecto de Ecoeléctrica. Se tomó en consideración los efectos de los patrones de vientos locales y ante la planificación de llegadas y salidas de los barcos en tiempo de vientos bajos.

Como se puede ver, con cerca de 1,500 pies de ancho y con un canal... y con un canal natural las naves de 150 pies pueden entrar y salir en este mismo momento con un alto por ciento de seguridad. Son miles de años los que lleva este canal natural de entrada a la Bahía en las condiciones en que se encuentra en este momento y en las condiciones encontradas por la NOA en el último estudio de lo que tenemos las cartas preliminares. Este fue hecho en mayo de este mismo año.

Si solamente estas condiciones prevalecieran por una pequeña fracción del tiempo ya pasado, tendríamos un

Puerto de Las Américas con condiciones de operación continua, duradera y económica gracias a la no necesidad de un dragado de mantenimiento.

Recientemente hemos presenciado y grabado la maniobra de entrada y anclaje de un barco de 961 pies de largo. Hemos visto cómo el barco... - lo pueden ver allí - ... cómo el barco fue volteado casi frente al muelle y anclado mirando hacia la salida. Esta ha sido una operación sencilla gracias a la amplitud y profundidad de la Bahía.

Para un barco Post-Panamax sería necesario tener un "turning point" y un "turning basin" de alrededor de 2,000 pies. Y en esta Bahía de Guayanilla esto no es problema en este mismo momento sin necesidad de dragado.

Las alternativas 1, 2 y 3, sin embargo, no son las mismas para el proyecto en Ponce. Cada una de estas alternativas muestra un cuadro distinto y cada cuadro tiene costos e impactos distintos. La única opción repetitiva en cada caso es la extensión a 3,000 pies de los muelles y el uso de 90 acres de terreno para valor añadido.

La falta de profundidad en el puerto y el canal, la ausencia de un "turning basin" profundo y amplio y la necesidad de un dragado considerable serían necesarias para poder optar por las alternativas 1 y 2.

La alternativa 3 nos parece ser la más adecuada tanto

para las condiciones de Ponce actualmente, como para las de Guayanilla. Esta parece ser la de más rápido desarrollo debido a la existencia de la gran infraestructura que hay en Ponce, la menos costosa debido a que no hay duplicidad de facilidades y la de menos impacto ambiental, ya que no representa la necesidad de dragado. No obstante, mantiene la flexibilidad de desarrollo y la ampliación de operaciones en el muelle de Ponce de ser requerido por el mercado.

El análisis hecho a las tres alternativas presentadas esta tarde está basado en los estudios hechos para la DIA de la Ecoeléctrica, la DIA preliminar hecha por Robert Wyatt, por las cartas de navegación de los puertos preparadas por la NOA recientemente, por las entrevistas hechas a los técnicos experimentados de la Puerto Rico South Towing, conocimientos propios del área y en especial por el estudio acertado del doctor E.G. Frankel. Muchas gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ

Brilton Rodríguez.

SR. BRILTON RODRÍGUEZ:

Okay. Buenas tardes a los miembros del Cuerpo de Ingenieros, al licenciado Jiménez Juarbe y a todos los aquí presentes. El nombre mío es Brilton Rodríguez. Yo soy geógrafo físico.

El propósito mío en esta tarde es el hablar sobre la historia geomorfológica costera de la Bahía de Guayanilla y con el propósito final de hacer hincapié en la necesidad de conservar y preservar el área de Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas como área de mitigación para el Puerto de Las Américas.

Cuando hablamos de la Bahía de Guayanilla y de básicamente todas las costas en Puerto Rico es curioso, pero tenemos que pensar en cuáles han sido los efectos de los glaciares en estas costas. Y dirán, "Este es un loco. Estamos en el área tropical. ¿Qué tienen que ver los glaciares con Guayanilla?"

Tienen que ver muchísimo. Tienen que ver muchísimo porque cuando unas grandes cantidades de aguas se evaporan del mar y se depositan en forma de hielo en los casquetes polares y en los continentes el nivel del mar baja. Y eso se conoce como una regresión marina. Cuando los glaciares se derriten el nivel del mar sube. Eso se conoce como una transgresión marina.

En Guayanilla los efectos de regresiones y transgresiones son bien evidentes. Inclusive, los efectos de regresiones gracias a ellos es que nosotros podemos estar hablando hoy en día de un megapuerto en Guayanilla. Y les voy a explicar eso ahora en detalle.

Hace aproximadamente 140,000 años atrás tuvimos un

período de transgresión marina que fue más fuerte que el período de transgresión marina que estamos viviendo en la actualidad. La costa de Guayanilla se extendía posiblemente hasta esta área, toda esta área aquí y toda esta área. Lo que es hoy en día Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas que está aquí en esta área no existían. Punta Gotay muchísimo menos.

Entonces lo que pasaba en aquel entonces era que cuando había un período de glaciaciones este río, el Río Yauco, no desembocaba aquí en esta área, desembocaba acá en Punta Ventanas.

Al haber un proceso de glaciaciones por obligación el mar se retira porque el agua que está en el mar está acumulada en forma de hielo en los glaciares. Entonces el río que desembocaba en esta área durante el período de transgresiones tenía que alargarse que su cauce y llegar hasta esta área. Por eso, frente a Punta Ventanas tenemos una desembocadura al máximo y gira.

Eso mismo sucedía con el Río Guayanilla. El Río Guayanilla durante los períodos de transgresiones marinas desembocaban en esta área, pero durante los períodos de glaciaciones tenía que alargarse su valle y desembocar acá en esta área.

Entonces, sucede que hace 140,000 años atrás lo que hoy es Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas comen-

zaron a levantarse tectónicamente. Al esta área levantarse tectónicamente el Río Yauco cuando llega a un proceso de regresión marina, que el mar se retira, ya no puede desembocar más en esta área porque esta área está levantada tectónicamente y no tiene la fuerza para subir hasta acá.

¿Y qué tiene que hacer el Río Yauco? El Río Yauco tiene que emigrar hacia esta área. Al emigrar hacia esta área ya tenemos un nuevo panorama en la Bahía de Guayanilla. Ya no es el Río Guayanilla el que desemboca en la Bahía, sino que es el Río Guayanilla, el Río Macaná y el Río Yauco.

Durante el período de glaciación de la época de Wisconsin que comenzó hace 125,000 años y terminó hace 10,000 años atrás, las costas se retiraron aproximadamente 80 metros de lo que es el nivel actual del nivel del mar. Posiblemente llegaban hasta esta área.

¿Entonces qué tuvieron que hacer esos tres ríos? Esos tres ríos tuvieron que alargar su valle y buscar una desembocadura común? Este río ya no desembocaba aquí porque esta área se había levantado tectónicamente. Desemboca aquí en esta área. Tenía que alargar su valle posiblemente hasta aquí y hasta aquí. Este río de Yauco... de Guayanilla también tenía que alargar su valle y desembocar hasta aquí. Y el Río Macaná también tenía

que alargar su valle y desembocar hasta aquí.

Entre esos tres ríos fueron los que cavaron lo que hoy es el canal de la Bahía de Guayanilla, que no es otra cosa que una desembocadura al río sumergida. Eso es lo que tenemos en el canal de la Bahía de Guayanilla.

Entonces el canal de Punta Ventanas nos quedó como una evidencia de una desembocadura de río sumergida. Y en la actualidad frente a Punta Ventanas no tenemos ningún río desembocando. Simplemente hay una desembocadura sumergida que es bastante pequeña en comparación con ésta. Porque este canal lo estuvieron cavando el Río Yauco, el Río Guayanilla y el Río Macaná durante un período de aproximadamente 130,000 años.

Cuando el mar regresa se encuentra con una sorpresa bastante agradable. Que el mar regresó hace 10,000 años atrás. De 20,000 a 10,000 años atrás cuando los glaciares de la época de Wisconsin se empezaron a derretir que el mar comienza otra vez a tratar de reclamar lo que era suyo se encuentra que donde van a hacer el puerto, Punta Gotay, eso ahí se acumuló una serie de sedimentos marinos y se convirtieron en rocas de playa, "beach rock". Lo que le llaman los geólogos "beach rock" y se formó lo que hoy es Punta Gotay.

Entonces el mar se encontró cuando regresó hace 10,000 años atrás, que el mar estuvo 130,000 años sin

venir a esta zona, se encontró que ya Punta Ventanas, Punta Veraco y Cerro Toro estaban levantados. Se encontró con Punta Gotay ya solidificado y se encontró con un canal formado por tres ríos.

Es un canal bastante amplio, que en el día de hoy nos permite que en Guayanilla no tengamos que dragar ni una gota de arena porque se mantiene constantemente. Porque las corrientes litorales corren a cierta área y la arena se acumula acá. El canal se mantiene limpio. Los ríos lo estuvieron haciendo durante 130,000 años y llevan más de 10,000 años sumergidos y todavía no hay que dragar ni una gota de arena en este canal.

Entonces, por eso es que cuando hablamos de Guayanilla es bien importante hablar de Punta Gotay porque aquí es donde se va a hacer el muelle del megapuerto y aquí tenemos el canal.

Pero también es bien importante hablar de Punta Veraco, de Cerro Toro y de Punta Ventanas, porque si sacamos a Punta Veraco, a Cerro Toro y a Punta Ventanas la estabilidad de la Bahía va a desaparecer completo. Todo el equilibrio de la Bahía desaparece completo, completo, porque ellos fueron el primer paso que surgió cuando la Bahía cedió.

Cuando la Bahía comenzó a forjarse Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas fueron los primeros que dieron

el paso al levantarse tectónicamente y hacer que el Río Yauco emigrara hacia aquí y que se empezara a formar el canal de la Bahía de Guayanilla.

En la actualidad nosotros si vamos a desarrollar el megapuerto aquí en Guayanilla tenemos por obligación que tomar en consideración Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas.

Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas hoy en día son un área de un valor geológico incalculable, porque una historia geológica como la que tenemos en Guayanilla es bien difícil de encontrar en algunas partes del mundo y mucho menos relacionada con los glaciares y con levantamientos tectónicos cuando se están intermezclando ambos.

Que a eso es a lo que le llaman cambios eustáticos y cambios isotáticos a nivel del mar. En Guayanilla tenemos una combinación de ambos.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Perdóname. ¿Dijiste Punta Ventanas...

SR. BRILTON RODRIGUEZ:

Punta Ventanas, Cerro Toro y Punta Veraco.

SR. EDWIN MUÑIZ:

¿Cerro?

SR. BRILTON RODRIGUEZ:

Cerro Toro. Mira, Cerro Toro es lo que queda al lado de Punta Veraco en los mapas. Porque aquí por mala suerte

le llaman Punta Veraco a todo esto y todo esto no es Punta Veraco. Punta Veraco llega hasta aquí, aquí hay una playita y aquí está Cerro Toro y aquí está Punta Ventanas.

Entonces esta área de Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas ofrecen una cantidad de evidencia geológica, geomorfológica incalculable. Que destruirla sería destruir un patrimonio científico que no lo vas a conseguir en ninguna otra parte del mundo. Y eso sería una destrucción incalculable que le vamos a hacer a la naturaleza.

Además, miren, cuando consideramos el factor histórico, el factor ecológico, esta área que está aquí, donde emigró este Río Yauco, aquí hay tres ríos y esta área era el área del Cacique Agüeybaná. Esta área culturalmente...

En esta área hay un sinnúmero de hallazgos arqueológicos.

Además en esta área, en este pequeño pedazo de Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas habitan más de seis especies en peligro de extinción.

Por lo tanto, si pensamos en el megapuerto y pensamos en Punta Gotay, por obligación tenemos que pensar en Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas porque ellos van cogidos de la mano con Punta Gotay. Cualquier alteración que se haga aquí va a afectar a Punta Gotay. Y al revés, cualquier alteración en Punta Gotay va a afectar a Punta Veraco. Y esta área es imprescindible.

Por eso yo propongo que el área de Punta Veraco, Cerro Toro y Punta Ventanas se conserve y se preserve como área de mitigación del Puerto de Las Américas. No hacerlo y pensando aquí en Punta Gotay, lamentablemente yo tengo que decir que eso es pensar en una manera pancista, no pensar en una manera científica. Porque si pensamos de una manera científica podemos darle el ejemplo al mundo desarrollando un puerto en esta área y desarrollando un área de interés científico en esta área.

En esta área podemos hacer estudios geológicos, geomorfológicos, ecológicos, arqueológicos y climatológicos. Todos en esta pequeña área. Porque esta área nos ofrece todas las herramientas para desarrollar esos estudios. No hacerlo sería perder una valiosa oportunidad que nos está brindando la naturaleza. Gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ:

El próximo es el señor José Rivera Madera. Tenemos como por lo menos seis personas más que son equivalente como a una hora. Quisiéramos coger un "break" de 10 minutos y regresamos en 10 minutos con don José Rivera.

(Receso)

SR. EDWIN MUÑIZ:

Les pido su cooperación para poder empezar. Así que si el próximo conferenciante José Rivera. Adelante.

SR. JOSÉ RIVERA MADERA:

Muy buenas noches. Para efectos de récord mi nombre es José Humberto Rivera. Soy miembro del Comité de Recursos Humanos para el megapuerto o Puerto de Las Américas y Vicepresidente de la Legislatura Municipal de Guayanilla.

Esta noche vengo a hablarle sobre un tema que se ha planteado varias veces en todas estas discusiones sobre el Puerto de Las Américas, pero que ha sido un poco relevado y que trae una importancia directa a lo que se plantea como bonanza económica o solución al desempleo en el área y es el área de los Recursos Humanos.

Yo tuve o tengo la oportunidad de pertenecer todavía al comité aunque tengo que sincerarme y decirles que me invitaron solamente a una reunión y después no he recibido más ninguna comunicación de ellos, pero pertenezco al comité per sé.

En primera instancia tenemos que reconocer la importancia que tiene el recurso humano en cualquier empresa que esté dispuesta y tenga como fin primordial el éxito. Una mano de obra bien capacitada es la diferencia entre el éxito o el fracaso en empresas de servicios y operaciones como lo es el terminal de operación de contenedores de un puerto.

La competencia existente... la competencia existente entre los diferentes puertos del mundo o puertos de trans-

bordo del mundo nos obliga a educar a nuestros empleados portuarios de la forma más eficiente posible y crear nuestro propio sistema para así hacerlo.

En esta noche yo les vengo a proponer una idea de cómo hacerlo. Pero primero yo quiero hacer una comparación breve entre dos casos de estudios de reestructuraciones portuarias que realizó la Organización Internacional del Trabajo con sede en Ginebra sobre el Puerto de Buenos Aires y el Puerto de Veracruz en México.

Con esta comparación yo quiero demostrar la importancia de que el gobierno asuma un rol de importancia en la educación de los empleados portuarios.

En Buenos Aires, por ejemplo, el estudio dice, "Que la formación educativa de estos empleados, los principales esfuerzos de esta formación del personal se realizaron en el Puerto de Buenos Aires a partir de la década del '80. A través de un proyecto de la Organización Internacional del Trabajo se puso en marcha un instituto de formación por el cual pasaron casi 1,000 alumnos.

También hubo actividades realizadas a través de un programa, TRAIMAR, dirigido fundamentalmente a mandos medios.

En la actualidad los esquemas de formación pasaron a ser del gobierno con la Organización Internacional del Trabajo a funcionar respectivamente en cada una de las

empresas operadoras en forma independiente. Cada terminal desarrolló un centro de información y capacitación y estas actividades se orientaron básicamente a los operarios y bandos medios. La capacitación del personal..." - y esto yo creo que es muy importante - "... se desarrolló lamentablemente fuera del país de Argentina,..." fuera de Buenos Aires en este caso, "...y eso redundó en que disminuyó el empleo.

"Si bien la mayor eficiencia generó más posibilidades a los exportadores, lo que se tradujo en un aumento en el empleo en este sector, el mismo está altamente disperso, alejado del puerto y es muy difícil de medir. Durante el proceso licitatorio fue impensable que algún concesionario fracasara en su emprendimiento cerrando su empresa. Se debió haber previsto esta circunstancia".

Su antónimo, el Puerto de Veracruz, dice el informe, "En este aspecto es digno reconocer el esfuerzo del gobierno del Estado de Veracruz, que a través de la Secretaría de Desarrollo Económico ha efectuado no sólo a nivel de los puertos llevando el concepto de calidad y la filosofía de vida que esto implica, sino que también a todos los sectores productivos y de servicios del Estado de Veracruz, con difusión y proyección nacional e internacional reconocida.

Lo anteriormente expuesto resume y brinda también al

trabajador a tener un proyecto de carrera donde en primera instancia por su experiencia y habilidades se convierte en un instructor interno en la empresa y, en segundo, puede llegar a supervisor e incrementar sus posibilidades de empleo y desde luego de salario tanto en la industria marítima portuaria en Veracruz o en cualquier otro puerto de la República".

"Esta intervención del gobierno...", del Estado de Veracruz en este caso, "...en educar a sus educadores portuarios redundó en lo siguiente: incrementó el volumen mensual de contratación para la plantilla variable de trabajadores del puerto. De 15.12 turnos al mes por trabajador en junio de 1992 a 27.62 turnos al mes por trabajador en el '97.

Comparativamente se ha sostenido la cantidad total de empleos en el puerto debido a la creación de nuevas empresas de licitaciones, permisos, servicios aduanales, navieros y de empleados al servicio de la administración pública en la localidad.

En la región se incrementó indirectamente el empleo debido al desarrollo de infraestructura urbana, de comunicaciones y servicios turísticos que se convierten en nuevo flujo de personas y mercancías".

Esto quiere decir, la comparación entre estos dos estudios, que el de México fue realizado por el señor

Jaime R. Sánchez Díez, miembro de la Organización Internacional del Trabajo y el de Argentina por el señor Martin Slug, también miembro de la Organización Internacional del Trabajo, nos demuestran que el gobierno tiene que tener una participación activa en la formación de estos empleados portuarios.

Hace algún tiempo yo me preocupé por este caso, entré a la red y me comuniqué con la Organización Internacional del Trabajo, exactamente con una persona que se llama Bala Subramanian. El es el Senior Maritime Expert de la Organización Internacional del Trabajo y él me brindó a través de correo un programa que se llama Programa de Desarrollo para Trabajadores Portuarios, PDP por sus siglas, que es este programa que tenemos aquí.

Este programa educa a educadores en coordinación con el gobierno del país o de los países que así lo soliciten.

Yo traje una pequeña... un pequeño vídeo con sonido que va a ilustrar un poquito sobre el Manual del PDP.

-- Presentación de vídeo --

"La característica más llamativa de las mejores terminales de contenedores es lo sencillas que parecen las operaciones. Los movimientos de contenedores parecen realizarse de forma fluida y eficiente. Las actividades parecen estar bien planificadas y coordinadas. La operación es perfecta como si estuviera orquestada por una mano invisible. Sin embargo, la aparente simplicidad de

las operaciones es engañosa. Lo que diferencia a las terminales eficientes de las que no lo son no es una inversión en infraestructura y equipamiento si bien son importantes, sino la atención que se le presta a la planificación, los sistemas operativos y la inversión en la capacitación de las personas que los utilizan.

Las terminales de contenedores modernas dependen de un conjunto de prácticas y procedimientos operativos para alcanzar niveles elevados de productividad y brindar el mejor servicio a los clientes de vital importancia en el mundo altamente competitivo del transporte marítimo de hoy en día.

Pero al igual que muchos gerentes portuarios en el mundo probablemente le preocupe por qué su terminal no alcanza el nivel para el cual fue planeada o el rendimiento operativo que usted esperaba.

Por ejemplo, ¿a caso en su terminal la grúa pórtico hace 25 ciclos brutos por hora? ¿Realiza 65 o más movimientos de contenedores por hora de trabajo en el buque? ¿Realiza más de 800 movimientos de contenedores por metros de muelle por año? ¿Tiene tiempos promedios de estadía inferiores a 5 días para cargas de importación y exportación? ¿Rinde más de 3 TEU por metro cuadrado bruto de área de almacenaje en el patio de contenedores por año? ¿Tiene costos operativos totales inferiores a \$15 por cada

movimiento de contenedor en la terminal?

Si su terminal no logra estos niveles de rendimiento con frecuencia no es por falta de inversión en infraestructura o equipamiento.

Actualmente todas las terminales tienen acceso al mismo tipo de tecnología. Si no, fue porque usted no dedicó la misma atención y los mismos recursos al desarrollo de sistemas que son los cimientos de las operaciones e igualmente importante al desarrollo de los conocimientos, destrezas y actitudes del personal que los utiliza.

En la Oficina Internacional del Trabajo reconoce esta deficiencia y desarrolló un programa sistemático de capacitación para ayudar a los puertos a mejorar el nivel de su personal y a motivarlo mediante un mayor conocimiento de sus tareas.

La OIT considera que no se aprovecharán los beneficios del progreso tecnológico si se descuida reinversión en los recursos humanos de los cuales dependen la seguridad y eficiencia del trabajo.

Para ello, desarrolló e implementó una estrategia para ayudar a los puertos a establecer esquemas de capacitación sistemática y efectiva. Esta estrategia recibe el nombre de Programa del Desarrollo para Trabajadores Portuarios o simplemente PDP.

Su filosofía se basa en el suministro de materiales de capacitación preparados y desarrollados por un grupo de expertos en el tema y especialistas en educación. Estos materiales están diseñados para que sean usados por instructores especialmente entrenados que trabajan dentro de una organización cuidadosamente constituida.

Este breve vídeo describe el contenido del PDP y cómo se utilizan los materiales de capacitación para ayudarlo a decidir si es apto para su puerto o terminal.

La característica exclusiva del PDP es que los materiales de capacitación fueron desarrollados como una serie de unidades completas de capacitación para ser dictadas por un instructor a un grupo reducido de alumnos en un aula aunque altamente interactivas. En este contexto, grupos reducidos suponen clases de 10 a 15 alumnos.

El conjunto de materiales de cada unidad se diseñó de manera que sea lo más completo e independiente posible e incluye prácticamente todo lo que el instructor necesita en una sesión.

Cada unidad está presentada en una carpeta que contiene un texto para el instructor, hojas con el examen final de la unidad, un conjunto de hojas maestras laminadas para ser fotocopiadas que son hojas de trabajo para

realizar ejercicios individuales o en grupo y un conjunto de transparencias para retroproyector.

Esta es una típica unidad. En este caso la supervisión de la carga y descarga de un buque portacontenedores. Veamos su contenido más detalladamente.

El texto para el instructor consta de tres partes. Una es introducción con las metas, objetivos y contenidos de la unidad e instrucciones generales sobre la manera en que el instructor debería prepararse para impartirla, un plan de clase que establece el curso de la clase paso a paso con toda la información técnica correspondiente y sugerencia sobre la forma en que puede presentarse esa información, las respuestas del examen y las soluciones y explicaciones de los ejercicios de las hojas de trabajo.

El programa de estudio de las unidades se basó en un estrecho seguimiento de gerentes, supervisores y trabajadores portuarios de algunas de las terminales más eficientes del mundo. El contenido incluye la mejor práctica internacional e incorpora los códigos de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo portuario.

Además de ser materiales de capacitación de alta calidad, los contenidos brindan gran cantidad de información sobre las operaciones en una terminal de contenedores usada como fuente de referencia por los gerentes y supervisores de los puertos que han implementado el PDP.

Cada carpeta contiene entre 30 y 65 transparencias en colores. Las transparencias guían al instructor para presentar los tópicos particularmente cuando hay listas y diagramas de flujo. Estas transparencias se tomaron al azar de las unidades del PDP e ilustran los diferentes diseños, complejidades y temas de los materiales.

Para cada unidad hay diversos ejercicios prácticos y actividades en clases que son un elemento muy importante del aprendizaje junto con las visitas guiadas a las áreas de trabajo de la terminal. Son oportunidades para que los alumnos pongan en práctica lo que han aprendido, descubran nuevas ideas por sí mismos y practiquen el trabajo en equipo con sus colegas.

Muchos de estos ejercicios son descripciones o se basan en situaciones o en incidentes de la vida real y refuerzan las clases impartidas.

Hasta la fecha la OIT ha desarrollado 30 unidades que brindan más de 900 horas de material de capacitación de alta calidad, principalmente en el campo de las operaciones de una terminal de contenedores.

Los tópicos abarcados incluyen 6 unidades sobre las operaciones básicas de una terminal de contenedores, 3 unidades sobre construcción de buques, portacontenedores, planos de estiba y sistemas de trincado de contenedores, 1 unidad sobre planificación en abordaje y en la terminal, 3

unidades sobre construcción, numeración y marcación y procedimientos de inspección de contenedores, 2 unidades sobre llenado y vaciado de contenedores, 2 unidades sobre la seguridad en terminales de contenedores y a bordo de buques portacontenedores, 1 unidad sobre manipulación de cargas peligrosas en los puertos, 5 unidades sobre la supervisión de las operaciones de una terminal de contenedores, 4 unidades sobre conocimientos prácticos de supervisión y tres unidades sobre medición y análisis del rendimiento de una terminal de contenedores.

El PDP no es un curso en el sentido convencional. Las unidades o las secciones de las mismas pueden agruparse en programas, esquemas o cursos de capacitación para satisfacer las necesidades de un centro de capacitación de un puerto o de una terminal y para satisfacer las necesidades específicas de individuos o categorías de trabajadores portuarios.

Esta característica de selección y mezcla brinda flexibilidad y permite al instructor presentar el mismo material a gerentes, supervisores y trabajadores portuarios y también a trabajadores fuera del puerto, simplemente variando el nivel y el ritmo de la presentación.

Esta es entonces una breve descripción de los materiales del PDP. Usted probablemente se esté preguntando cuáles son los requerimientos mínimos de organización,

gerenciamiento y de recursos para puertos, operadores de terminales o institutos de capacitación que desean obtener y usar los materiales del PDP para la capacitación de sus trabajadores.

Hay cuatro requisitos principales. El primero es que el puerto o la terminal cuente con una unidad o centro de capacitación adecuado y una estructura gerencial para planificar, organizar y administrar el uso de los materiales del PDP.

El segundo requisito es que la unidad o el centro de capacitación cuente con aulas y áreas abiertas para la capacitación práctica y esté equipado con materiales audiovisuales y de enseñanza.

El tercer requisito es la designación permanente o temporaria de uno o más instructores principales y un cuerpo de instructores locales para presentar los materiales.

El último requisito es el compromiso total y sin reservas de los gerentes con el programa y con la capacitación de los trabajadores dentro de una política que incentiva el desarrollo de los recursos humanos.

La OIT está preparada para asesorar y asistir a los puertos y las terminales a implementar el PDP. Si se requiere, la OIT realizará una auditoría del rendimiento operativo en su terminal para identificar las actuales

deficiencias y determinar si la capacitación sistemática puede contribuir a mejorar la eficiencia operativa y de qué manera. Dicha auditoría podría incluir la preparación de un plan de capacitación que identifique la población u objetivo. Para la capacitación determine la naturaleza y el alcance de la capacitación requerida por los grupos de empleados y prepare esquemas..."

SR. JOSE RIVERA MADERA:

Para no extendernos más, porque sé que hay mucha más gente que se quiere dirigir a ustedes, esto es básicamente lo que les venía presentando al principio de la exposición. Eso está a la disposición del Gobierno de Puerto Rico, está a disposición de la empresa o la entidad que vaya a estar administrando o esté al frente del Puerto de Las Américas.

Yo quiero decirles que en el Municipio de Guayanilla hicimos una prueba con... con el señor Bala Subramanian y más o menos nos preguntó unos requisitos y cumplíamos todos los requisitos a cabalidad. Así que me imagino que el gobierno estatal debe cumplirlos también.

No quiero despedirme sin decirles que estamos a su disposición en la Legislatura Municipal de Guayanilla y muchas gracias por su atención.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Señor Carlos Padilla, Pablo González Quiñones, Juan M. Colón Irizarry, Héctor Velázquez Nazario. ¿Alguna otra

persona que quiera tener la oportunidad de presentar comentarios?

SR. ADRIAN VICENTY:

Mi nombre para el récord es Adrián Vicenty. Yo soy estudiante de Ciencias Ambientales. Como... como se está proponiendo es un proyecto de gran alcance y de gran impacto ambiental y los comentarios míos son sobre la mitigación.

Estamos hablando de que se van a rellenar humedales y se van a destruir praderas de talasia. Se ha demostrado que luego de... de... del tráfico marino hay una resuspensión de sedimento, si eso a la larga lo que causa es más efectos sobre la entrada de luz y destruye más las praderas de talasia.

¿Creen ustedes que podrían llevar esa mitigación? Porque hablan de mitigar quizás los humedales que están por encima de... de... del agua, pero qué de la... la flora, la fauna y los animales que existen debajo del agua.

¿Cómo ustedes podrían mitigar a largo plazo esas praderas de talasia que van a morir eventualmente al momento del dragado y luego con el tráfico marino? A su vez también tenemos los corales. Que los corales con el aumento de la sedimentación... Y estamos hablando de que, como dijo ahorita el... el... el geólogo, allí desembocan

dos ríos, pues quiere decir que va a haber un aumento significativo en la cantidad de sedimentos. La sedimentación de los ríos más la sedimentación de la resuspensión del dragado y, por consiguiente, del tráfico marino.

¿Cómo ustedes podrían resolver eso? Porque realmente hoy día nosotros estamos perdiendo muchos acres de yerbas marinas, estamos perdiendo nuestros corales y eventualmente proyectos como éste, pues a la larga traen un detrimento a la ecología.

Entonces otra interrogante es que por lo general en Puerto Rico se han hecho muchos proyectos de mucha índole, pues de industrias. Por lo general, muchos de esos proyectos, pues quizás tienen un funcionamiento de 10 años, 15 años y cuando esa... esa actividad merma, pues muere el proyecto. Ahí estamos viendo, pues las plantas que hay allí que en cierto momento eran bien productivas, pero ahora qué es lo que tenemos allí.

Espero que, pues esos comentarios los incluyan dentro y un millón de gracias.

SR. EDWIN MUÑIZ:

¿Podrías repetir tu nombre?

SR. ADRIAN VICENTY:

Adrián Vicenty.

SR. EDWIN MUÑIZ:

Adelante, adelante.

DRA. ANA NAVARRO:

Buenas noches. Represento a la Universidad de Puerto Rico, específicamente al Programa Sea Grant. Yo soy la doctora Ana Navarro.

SR. EDWIN MUÑIZ:

¿Doctora?

DRA. ANA NAVARRO:

Ana Navarro. Me parece que van a necesitar muchas vistas públicas porque básicamente esta vista pública era para la determinación del alcance del impacto ambiental y se ha ido básicamente al aspecto económico, de lugar, de preferencia y del aspecto ambiental se ha cubierto muy poco.

Hice algunas anotaciones que quiero que a lo mejor se incluyan como parte del ámbito ambiental. Primero la participación ciudadana. Que la participación ciudadana sea una participación ciudadana real. No es ir a los ciudadanos a decirles lo que vamos a hacer. Es llamarlos y decirles, "Estas son las opciones de lo que tenemos. ¿Qué ustedes piensan y cuáles son sus sugerencias?"

Se ha hablado mucho del Puerto de Las Américas y le tengo que confesar a ustedes que yo no conozco ningún detalle del Puerto de Las Américas y nosotros somos oceanógrafos. Así que no se nos has incluido en ninguna fase de estos estudios.

El National Marine Fishery Services no tiene oficina en Puerto Rico. Por lo tanto, cuando vayan a evaluar aquellas leyes que regula el National Marine Fishery Services como es el hábitat esencial de peces, etcétera, van a encontrar que no hay información para Puerto Rico. Y lo que normalmente se ha hecho es que se dice que como no hay, no se afecta.

Por lo tanto, estamos alertando de que si no la hay se produzca la información. Como muy bien dijo el estudiante, las acciones de mitigación, yo no creo en las acciones de mitigación porque en realidad no mitigan nada, acciones que contrarresten este impacto.

Por ejemplo, el Cuerpo de Ingenieros da permisos para rellenar humedales en Puerto Rico y en un período de 10 meses se dieron permisos para rellenar más de 40 cuerdas de humedales y cuerpos de agua en Puerto Rico.

Si en Ponce específicamente se van a rellenar por este proyecto más de 100 cuerdas, la... la acción debe ir dirigida hacia bien sea evitar rellenos de humedales por un espacio de 2, 3, 4 años o evaluar realmente cómo podemos contrarrestar esa acción que se va a llevar a cabo.

Otro de los puntos que quería resaltar, yo realmente, como le dije, no tengo información científica ni oceanográfica del proyecto. Por lo tanto, no puedo hablar si

Ponce o Guayanilla como han estado mencionando aquí. Pero en Guayanilla sabemos que tenemos terrenos altamente contaminados.

¿Qué se va a hacer si se decide seleccionar estas áreas? ¿Se van a enterrar? Es decir, ¿a rellenar? Enterrar todos estos suelos contaminados. ¿Se van a limpiar? ¿Quién los va a limpiar? ¿Los va a limpiar el Gobierno de Puerto o los va a limpiar la empresa que vino y contaminó y los dejó contaminados?

Por último, quería mencionar en términos de lo que llamamos justicia ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental que como vi que aquí pues se han traído a colación muchos temas. El impacto en la ciudadanía, en los vecinos, en los residentes, en los que viven allí, no en el beneficio económico que van a sacar los desarrolladores, los que van a traer productos de afuera, etcétera.

Si van a haber expropiaciones. ¿Cómo va a aumentar la criminalidad? Todos los que trabajamos en cuestiones marítimas conocemos las condiciones de los puertos. La criminalidad, el tráfico de droga, la delincuencia. O sea, estamos hablando de que en el ámbito se deben analizar todos estos factores y a todos los vecinos y personas afectadas deben ser las primeras que deben conocer a qué se van a enfrentar.

Así que cualquier asesoría e información, les quiero

recordar que el Programa Sea Grant es parte de la Universidad de Puerto Rico. Tenemos personal especializado en asuntos marinos y costeros y como somos un programa universitario ofrecemos asesoría gratuita, porque para eso es que es nuestra función. Así que estamos a las órdenes.

SR. EDWIN MUÑIZ:

¿Alguna otra persona interesada en presentar sus comentarios? Okay. De no haber más comentarios, pues nosotros le agradecemos su presencia aquí y la oportunidad que nos han dado para oír sus preocupaciones. Todo lo que se ha dicho hoy aquí se levantará un récord y se considerará como parte del proceso de ámbito de la medida para el Puerto de Las Américas.

Otra vez, de parte del Coronel Gassert y mía y del señor Héctor Jiménez Juarbe le damos las gracias a todos y que tengan buenas noches.

* * *

-- SE DIO POR TERMINADA LA REUNION --

FECHA : 1 de noviembre de 2001
HORA : 6:45 p.m.

CERTIFICACION DEL TAQUIGRAFO

CERTIFICO que la que antecede es la transcripción fiel y correcta del récord tomado por el suscribiente de los procedimientos habidos en la reunión.

En San Juan, Puerto Rico, a 5 de diciembre de 2001.

FELIX LOPEZ RIVERA
Taquígrafo